

FACULTE DE DROIT DE L'UNIVERSITÉ DE PARIS

L'ASSURANCE DES GENS DE MER EN ALLEMAGNE

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Présentée et soutenue le Samedi 5 Novembre 1910, à 8 h. 1/2

PAR

JEAN RABUTAU

DIPLOMÉ DE L'ÉCOLE DE SCIENCES POLITIQUES
AVOCAT A LA COUR D'APPEL

Président : M. PAUL BEAUREGARD, professeur

Suffragants { *MM. DESCHAMPS, professeur*
WAHL, professeur

PARIS

JOUVE ET C^{ie}, ÉDITEURS

15, rue Racine, 15

1910

THÈSE
POUR
LE DOCTORAT

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses : ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs

FACULTE DE DROIT DE L'UNIVERSITÉ DE PARIS

L'ASSURANCE DES GENS DE MER EN ALLEMAGNE

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Présentée et soutenue le Samedi 5 Novembre 1910, à 8 h. 1/2

PAR

JEAN RABUTAUX

DIPLOMÉ DE L'ÉCOLE DE SCIENCES POLITIQUES
AVOCAT A LA COUR D'APPEL



Président : M. PAUL BEAUREGARD, professeur

Suffragants { *MM. DESCHAMPS, professeur*
WAHL, professeur

PARIS

JOUBE ET C^{ie}, ÉDITEURS
15, rue Racine, 15

1910

Digitized by the Internet Archive
in 2026

INTRODUCTION

L'origine de l'assurance ouvrière allemande remonte aux organisations de prévoyance créées par les ouvriers mineurs sous le nom de « Knappschaftsskassen ». Le nombre considérable des accidents survenant dans les mines et causant de nombreuses incapacités de travail avait déterminé les mineurs, qui, à l'origine, étaient propriétaires en commun de la mine, à consacrer le produit de deux parts de mine (Kuxen) à l'entretien et au traitement de ceux d'entre eux qui étaient victimes de maladies ou d'accidents. L'obligation que s'était ainsi imposée les mineurs passa ensuite aux propriétaires de mines, lorsque les ouvriers cessèrent d'être possesseurs de celles-ci. Il faut noter que les mineurs avaient ainsi créé non seulement l'assurance-maladie, mais qu'ils avaient encore pris des mesures de prévoyance pour l'invalidité, pour la vieillesse et même pour les veuves et orphelins. Ils avaient donc constitué de toutes pièces l'assurance ouvrière.

Ils furent imités par les corporations allemandes (Innungen), mais sans que celles-ci parvinssent à

une organisation très sérieuse et très ferme. Au cours du XIX^e siècle, la décadence des caisses des corporations fut rapide, puisqu'il n'existait plus, en 1880, que 270 caisses pour toute l'Allemagne.

Les faibles résultats que donna la mutualité déterminèrent le législateur allemand à introduire dans la législation le principe de l'obligation, qui est celui auquel tiennent le plus fermement les techniciens allemands, ainsi que la doctrine allemande de l'assurance ouvrière.

Sans rechercher ici les causes qui poussèrent le gouvernement impérial à construire l'édifice de l'assurance ouvrière, nous nous bornerons à énumérer brièvement les plus importantes d'entre elles.

Le point de départ du travail législatif fut le message impérial du 17 novembre 1881. Puis suivirent :

1^o Un projet sur l'assurance-accidents de 1881, qui fut rejeté par le Bundesrath ;

2^o Un projet sur l'assurance-maladie de 1882 qui devint la loi sur l'assurance-maladie du 15 juin 1883 ;

3^o Un second projet sur l'assurance-accidents de 1882, qui fut examiné par une commission, mais qui ne fut pas présenté au Reichstag ;

4^o Un troisième projet sur l'assurance-accidents de 1884, qui devint la loi sur l'assurance-accidents du 6 juillet 1884 ;

5^o La loi du 28 mai 1885 qui étendit ces deux

assurances d'une manière générale et celles du 5 mai 1886 s'appliquant plus spécialement aux assurances agricoles et forestières, et la loi du 11 juillet 1887 concernant le bâtiment ;

6° La première loi sur l'assurance-accidents des gens de mer du 13 juillet 1887 ;

7° La loi sur l'assurance-invalidité et vieillesse du 22 juin 1889, qui fut transformée le 19 juillet 1889 en loi sur l'assurance des invalides ;

8° La loi sur l'assurance-maladie du 10 avril 1892, modifiant la première loi sur cette assurance ;

9° Une révision de la loi sur l'assurance-accidents qui fut tentée en 1896 et en 1897, et n'aboutit que par les lois du 30 juin 1900, dont une loi générale, dite loi Manteau, et quatre lois spéciales qui sont : la loi sur l'assurance-accidents des gens de mer, la loi sur les accidents de l'industrie, la loi sur les accidents des exploitations agricoles et forestières et la loi sur les accidents du bâtiment ;

10° Les nouvelles lois du 20 juin 1900 et du 25 mai 1903 modifiant la loi sur l'assurance-maladie.

11° Enfin la loi sur les caisses de secours du 1^{er} juin 1884, la loi du 30 juin 1900 sur l'assurance-accidents des prisonniers, les lois des 15 mars 1886 et 18 juin 1901 sur l'assurance des simples soldats et fonctionnaires assimilés.

D'après cette législation, nous sommes en présence de trois assurances : a) l'assurance-maladie ;

b) l'assurance-invalidité ; c) l'assurance-accidents. Nous parlerons très brièvement des deux premières, et nous examinerons plus longuement la troisième, qui est celle pour laquelle ont été créées les *Berufsgenossenschaften*.

a) ASSURANCE-MALADIE

Bien que l'assurance-maladie ne s'applique pas aux gens de mer, sauf pour certains bateaux côtiers, nous donnons ci-après un résumé de son organisation.

L'organe local est une caisse dite « caisse locale de maladie », qui est administrée par un comité directeur et une assemblée générale. Le comité et l'assemblée générale comprennent des employeurs et des employés, de même d'ailleurs que toutes les caisses de maladie que nous allons énumérer. En dehors en effet des caisses locales, il existe des caisses de maladie spéciales aux fabriques, d'autres spéciales aux entreprises du bâtiment, d'autres aux corporations ; celles-ci sont administrées par les corporations ; citons encore les *Knappschaftskassen* des mineurs, quelques caisses de secours libre, et enfin, dans les localités où il n'existe aucune de ces caisses, l'assurance-maladie communale. Plusieurs caisses peuvent se grouper en une association. Toute caisse a un statut.

Les avantages fournis par les caisses sont de

deux sortes : les avantages minima, prévus par la loi (secours médicaux ordinaires) et les avantages maxima (extra-légaux).

Les caisses sont alimentées par des cotisations qui sont de 1,50 à 6 o/o du salaire.

Les litiges sont, suivant les cas et les localités, réglés par la caisse elle-même, par l'autorité administrative supérieure, par les tribunaux ordinaires.

b) ASSURANCE-INVALIDITÉ

L'assurance-invalidité et l'assurance-vieillesse étaient d'abord distinctes, mais cette dernière, étant en somme assez peu importante, fut absorbée dans l'assurance-invalidité par la loi du 19 juillet 1889, qui porte simplement le titre de « loi sur l'assurance des invalides ».

L'invalidité est l'état qui existe quand, par suite de vieillesse, de maladie ou d'infirmité, la capacité de travail est réduite à moins d'un tiers, c'est-à-dire lorsque l'assuré ne peut plus gagner un tiers de ce que gagne un homme bien portant travaillant dans le pays. Cette première sorte d'invalidité, dite « permanente », donne lieu à la pension d'invalidité. Mais il peut aussi arriver que l'incapacité soit passagère et, en ce cas, il est payé une rente dite « rente de maladie ».

Quant à l'allocation donnée aux vieillards, c'est un

secours destiné à compléter, après la soixantedixième année, le produit du travail ou d'autre source de revenus.

Les assurés sont tous les travailleurs âgés de plus de seize ans et gagnant moins de 2.000 marks. De 2.000 à 3.000 marks, l'assurance est facultative ; elle doit être demandée avant quarante ans. Sont en principe exempts tous les individus pouvant avoir droit à une retraite de l'empire ou d'un État confédéré.

Les assureurs sont des établissements dits d'« assurance » et des caisses spéciales (mines, chemins de fer).

Pour les gens de mer, et, en vertu d'une disposition spéciale contenue dans le paragraphe 11 de la loi sur l'assurance-invalidité, l'assurance fonctionne sous les auspices de la Seeberufsgenossenschaft, qui a fondé une caisse à cet effet. L'alimentation de l'assurance-invalidité, le règlement des litiges, les avantages fournis par cette assurance sont exposés dans les statuts de la caisse pour l'assurance-invalidité et vieillesse et pour l'assurance aux veuves et orphelins, que nous présentons dans notre étude.

c) ASSURANCES-ACCIDENTS

L'accident est l'événement soudain et anormal entraînant le dommage à la santé ou à la vie ; ce n'est donc pas la maladie professionnelle (coliques

saturnines, nécrose causée par le phosphore, etc.)

Dans l'assurance-accidents, les assurés sont indistinctement tous les travailleurs, qu'ils soient Allemands, étrangers, adultes, mineurs, du sexe masculin ou féminin, que ce soient des maîtres, des apprentis, des compagnons, qu'ils reçoivent ou non un salaire. La loi y joint même les contremaîtres et les employés de fabrique ayant moins de 3.000 marks de salaire, et de petits entrepreneurs, comme c'est le cas pour la loi sur l'assurance-accidents des gens de mer. Par extension, il peut y avoir, parmi les assurés, des assurés volontaires, qui sont généralement de petits patrons.

Comme nous le verrons dans l'étude de la loi sur l'assurance-accidents des gens de mer, les assureurs sont des *Berufsgenossenschaften*, associations professionnelles de patrons, qui sont des personnes morales. Ces associations s'étendent ou bien sur tout l'empire, ou bien à des districts déterminés. Elles peuvent avoir des sections. Elles sont dirigées par un comité directeur et une assemblée générale et ont, comme organes locaux, des hommes de confiance. Pour certaines catégories d'assurés qu'il est difficile de soumettre au régime général, les *Berufsgenossenschaften* créent et administrent des établissements spéciaux, ce qui est le cas pour l'établissement d'assurance de la *Seeberufsgenossenschaft*, qui applique l'assurance à toute une catégorie de personnes

employées dans la petite navigation côtière.

Nous n'énumérerons pas ici les avantages fournis par l'assurance-accidents, car nous les examinerons en détail dans l'exposé de l'organisation et du fonctionnement de l'assurance-accidents des gens de mer.

Il en est de même pour les moyens qui servent à alimenter les caisses des Berufsgenossenschaften. Nous nous bornerons à mentionner ici, que, pour la récupération des ressources, le procédé de la répartition a été préféré à celui de la capitalisation (1).

1. Voici ce qui caractérise ces deux systèmes :

La *capitalisation* consiste à accumuler un capital tel que son revenu soit suffisant pour couvrir toutes les dépenses auxquelles l'assurance doit annuellement faire face.

C'est évidemment, en théorie, le procédé idéal. Il permet de constituer à l'assureur une fortune propre, qui le soustrait à l'influence des crises économiques, en partie à celle de l'État, etc., en un mot, qui lui donne la force et l'indépendance. Mais dans la réalité, la capitalisation est un procédé sinon impossible, du moins très difficile à réaliser. En effet, le capital nécessaire ne peut se constituer dès la première année, et ce n'est même qu'au bout d'une assez longue période qu'il pourra être rassemblé, autrement il faudrait dès l'abord demander aux cotisants des sommes excessives. Mais même si l'on consent à subir cette période, les cotisations annuelles restent très élevées, et rien ne dit qu'après la période d'attente les circonstances ne seront telles qu'il faille augmenter à nouveau le capital convenu. Bref, adopter la capitalisation, c'est surcharger le présent sans assurer absolument l'avenir. On peut, dans ces conditions, considérer ce procédé comme convenable et même comme préférable pour les organes d'assurance peu importants, à petits nombre d'assurés et de cotisants, les calculs étant alors faciles, le personnel peu variable et enfin le capital à réaliser étant assez faible pour que

Nous avons dit que, dans l'assurance-accidents, l'assureur était la Berufsgenossenschaft, l'association professionnelle des employeurs, exploitant des entreprises de même nature. Or, notre travail étant consacré entièrement à l'étude spéciale d'une Berufsgenossenschaft, nous voudrions surtout, dans cette introduction, exposer comment est organisé, administrativement, l'ensemble de l'assurance-accidents, et situer notre Berufsgenossenschaft dans cet ensemble. La loi de réorganisation générale du 30 juin 1900, modifiant les lois des 6 juillet 1884 (accidents de l'industrie), 5 mai 1886 (accidents de l'agriculture et de

son accumulation intégrale et utile soit une possibilité. Mais en revanche, il apparaît comme hasardeux si l'on a à faire à un groupement comprenant de forts contingents de travailleurs.

La *répartition* se contente de faire face, année par année, aux besoins d'une assurance. On peut par exemple, comme le prévoit la loi sur l'assurance des gens de mer, baser la cotisation sur les dépenses de l'année précédente, c'est-à-dire totaliser ces dépenses et répartir ce total entre les cotisants.

C'est assurément le procédé le plus simple, et même, s'il est appliqué tel quel (comme le voudrait la C. G. T.), trop simple pour ne pas être dangereux. Une hypothèse très admissible montre quel peut être le danger : si dans une industrie comptant les travailleurs par centaines de mille, il survient une crise telle que des centaines d'usines se ferment, ou même que l'industrie périclité, où trouvera-t-on les fonds nécessaires pour le paiement, non seulement des services courants, mais même des pensions et autres obligations à long terme ? Le cas ne s'est pas présenté, mais il est très possible.

Le moyen terme serait, à notre avis, la répartition, mais avec parallèlement, la constitution, pour chaque assurance, d'une fortune propre. C'est là, comme nous le verrons, qu'intervient, dans l'assurance-accidents allemande, le fonds de réserve.

la sylviculture), 11 juillet 1887 (accidents des industries du bâtiment) et 13 juillet 1887 (accidents des gens de mer) règle actuellement cette matière.

D'après ces textes, nous nous trouvons en présence :

a) de trois organes administratifs supérieurs :

1° L'Office impérial des assurances (ou les offices d'État);

2° Le chancelier de l'empire ;

3° Le Bundesrat.

b) d'un organe d'administration directe :

La Berufsgenossenschaft ;

c) d'un organe de juridiction :

Le conseil d'arbitrage de l'assurance ouvrière.

1° L'Office Impérial des Assurances

L'autorité supérieure est représentée par l'office impérial des assurances, auquel peuvent se substituer, dans chaque État confédéré, et pour l'étendue de cet État, des offices d'État (Landesversicherungsämter) ; au degré inférieur, l'administration appartient aux Berufsgenossenschaften.

D'après la loi de 1900 (art. 11 à 19), le Reichsversicherungsamt, qui a son siège à Berlin, et qui est divisé en sections portant le nom de sénats, se compose de membres en service ordinaire (ständige Mitglieder) et de membres en service extraordinaire.

Les premiers sont nommés à vie par l'empereur sur la proposition du Bundesrat ; le président est nommé de la même façon. Les directeurs et présidents de Sénat sont choisis par l'empereur seul, parmi les membres en service ordinaire. Les autres fonctionnaires de l'office sont nommés par le chancelier de l'empire.

Quant aux membres en service extraordinaire, désignés pour cinq ans, six d'entre eux sont élus par le Bundesrath ; quatre au moins doivent appartenir à cette assemblée ; six sont d'autre part élus par les comités directeurs des *Berufsgenossenschaften* et sont considérés comme les représentants du patronat ; six enfin sont élus en qualité de représentants des salariés par les assesseurs ouvriers des tribunaux d'arbitrage.

La répartition des électeurs doit se faire de telle sorte qu'il y ait deux représentants du patronat et deux représentants des salariés pour chacune des subdivisions suivantes :

a) Accidents de l'industrie et des industries du bâtiment ;

b) Accidents de l'agriculture et de la sylviculture.

c) Accidents des gens de mer.

Sont éligibles, en qualité de représentants du patronat, les personnes ayant dans les *Genossenschaften* la qualité d'électeurs, ainsi que leurs mandataires légaux ou leurs fondés de pouvoirs, et

les fonctionnaires chargés de la conduite des affaires administratives des Genossenschaften. Comme représentants des salariés, l'éligibilité appartient aux personnes bénéficiant des diverses assurances-accidents, et en outre, pour la subdivision des gens de mer, aux personnes ayant navigué, possédant des connaissances maritimes, et qui ne sont ni armateurs, ni associés ou correspondants ou fondés de pouvoirs d'armateurs.

Des représentants suppléants sont élus en nombre suffisant pour remplacer les titulaires empêchés, et au besoin pour être substitués, jusqu'à l'expiration de leur mandat, aux titulaires décédés ou ayant résigné leurs fonctions.

Les élections ont lieu sous la direction du Reichsversicherungsamt. Celui-ci a le droit de révoquer les représentants qui ont commis des manquements graves dans l'exercice de leurs fonctions, ou ceux contre lesquels il serait prouvé qu'ils ne remplissent pas les conditions d'éligibilité.

Les décisions que prend le Reichsversicherungsamt sont définitives, sauf dans les cas où une loi contiendrait une disposition contraire.

Ses principales fonctions sont les suivantes :

Il ratifie les statuts que se votent les Berufsgenossenschaften ; il prononce en dernier ressort sur les recours élevés contre les décisions des tribunaux d'arbitrage ;

Il règle les litiges soulevés par les changements apportés dans le placement de la fortune d'une Berufsgenossenschaft;

Dans un certain nombre de cas, il décide directement, au lieu et place des Berufsgenossenschaften, si un individu possède ou non la qualité d'assuré, s'il a droit ou non à une pension, etc.

Il prépare les décisions du Bundesrat lorsqu'il s'agit pour celui-ci :

de décider si une industrie peut être dispensée de se soumettre à l'assurance-accidents;

d'autoriser une Berufsgenossenschaft à apporter un changement dans le placement de sa fortune;

de dissoudre une Berufsgenossenschaft incapable de fonctionner;

En outre, en vertu d'une disposition qui se retrouve dans toutes les lois d'assurances (1), le Reichsversicherungsamt contrôle les Berufsgenossenschaften, leur transmet des ordres, interprète leurs statuts

1. L'article 127 de la loi du 30 juin 1900, portant réorganisation de l'assurance-accidents des gens de mer, dit notamment :

« La Genossenschaft est soumise, en ce qui concerne l'exécution de cette loi, à la surveillance du Reichsversicherungsamt. La surveillance s'étend à l'observation des prescriptions légales et statutaires.

» Le Reichsversicherungsamt peut, en tout temps, procéder à l'examen de la gestion de la Genossenschaft.

» Les membres du comité directeur, les hommes de confiance et les fonctionnaires de la Genossenschaft sont, sur réquisition du Reichsversicherungsamt, obligés de soumettre aux mandataires de cet office ou à l'office lui-même leurs livres, dossiers, et

et, en cas de litige, peut contraindre sous peine d'amende les personnes investies d'une fonction à l'exécution des prescriptions légales ou statutaires, etc.

Enfin, les litiges soulevés par les assurés quant au taux des indemnités, ou quant au rejet d'une demande d'indemnité, ou encore ceux qui sont provoqués par le refus d'hospitalisation, etc., en un mot, tous les litiges résultant immédiatement de l'application de l'assurance, qui sont soumis en première instance au comité directeur de la Berufsgenossenschaft, puis en seconde instance au conseil d'arbitrage de l'assurance ouvrière, sont tranchés en dernier ressort, par l'Office impérial des assurances.

Mais la compétence de l'office impérial des assurances ne s'étend pas absolument à tout l'empire allemand. A côté de lui la législation impériale admet qu'il existe des offices dits d'État, qui fonctionnent dans les conditions suivantes :

Les *offices d'État* (Landesversicherungsämter) ne sont pas subordonnés à l'office impérial ; ils se substituent à lui dans les États confédérés qui veulent procéder eux-mêmes directement, dans l'étendue de leur territoire, à l'application des lois d'assurances. Ils sont organisés comme le Reichsversicherungsamt,

la correspondance relative au contenu de leurs livres, ainsi que les pièces relatives à la fixation des indemnités et des contributions annuelles. Ils peuvent y être contraints sous peine d'une amende pouvant s'élever à 1.000 marks. »

mais naturellement dans des proportions plus réduites ; le souverain d'État et l'administration centrale agissent au lieu et place de l'empereur et du Bundesrat, avec des pouvoirs restreints. Les conditions d'électorat et d'éligibilité pour la nomination des membres en service extraordinaire sont également identiques ; enfin la compétence d'un Office d'État est la même que celle de l'Office impérial, mais elle ne s'étend qu'aux *Berufsgenossenschaften* composées seulement d'exploitations ayant leur siège sur le territoire de l'État considéré (§ 21 et 22 de la loi générale du 30 juin 1900).

2° *Le Chancelier de l'Empire*

De ce qui précède, il ressort que toute l'activité administrative en matière d'assurance ouvrière émane du Reichsversicherungsamt, et revient ensuite à lui.

Cependant, bien que pourvu d'attributions qui lui délèguent la majeure partie du pouvoir pour l'exercice de sa compétence spéciale, le Reichsversicherungsamt n'est lui-même qu'un organisme subordonné.

Il n'est en effet qu'un office d'empire relevant du chancelier de l'empire, et ce dernier, outre son droit de contrôle, possède également certaines prérogatives d'administration directe, dont la plus importante est de fixer, par périodes réglées, le salaire moyen

annuel qui servira de base, dans chaque industrie, pour déterminer le montant des indemnités et pensions.

3° *Le Bundesrat* (Conseil fédéral)

Enfin, comme conseil administratif agissant au nom des États confédérés, le Bundesrat intervient ou statue dans un certain nombre de cas d'importance particulière.

On a vu (1) qu'il propose à la nomination impériale les membres en service ordinaire du Reichsversicherungsamt, et qu'il désigne six des membres en service extraordinaire de cet office, dont quatre pris dans son sein. En outre, comme espèces principales :

Il décide si une industrie doit être ou non soumise à l'assurance-accidents, et dans l'affirmative, à quelle Berufsgenossenschaft elle sera assignée.

Il autorise les dérogations au placement de la fortune des Berufsgenossenschaft tel qu'il est prévu par la loi, sans que toutefois cette dérogation puisse s'appliquer à plus d'une certaine partie de cette fortune (la moitié pour la Seeberufsgenossenschaft);

Il prononce en dernier ressort, lorsque le Reichsversicherungsamt a refusé de ratifier les statuts élaborés par une Genossenschaft;

Il dissout les Berufsgenossenschaften incapables de fonctionner.

1. Voir ci-dessus p. 15.

4° Les *Berufsgenossenschaften*

Nous arrivons enfin à l'organe d'administration directe, à la *Berufsgenossenschaft*. C'est, dans le système de l'assurance-accidents, un organe ingénieux, destiné à alléger la tâche administrative de l'empire, et à ménager les intérêts et l'amour-propre de ceux qui supportent la plus grosse charge de l'assurance, en même temps qu'à permettre l'application la plus souple de la loi. Pour chaque assurance-accidents prévue par les lois (1), le législateur a groupé les patrons intéressés en une *Berufsgenossenschaft*, c'est-à-dire en une association professionnelle chargée d'organiser en partie et de réaliser elle-même, sous le contrôle supérieur du *Reichsversicherungsamt* — Office impérial des assurances — le fonctionnement des prescriptions légales.

Les avantages de cette méthode se mettent d'eux-mêmes en relief : en faisant intervenir ainsi les patrons, en les mettant en rapport dans un groupement où se fondaient leurs obligations et leurs intérêts, le législateur donnait, à une assurance d'État, l'apparence d'une assurance mutuelle, et cette part d'initiative et d'indépendance relatives était comme

1. La loi du 30 juin 1900 sur l'assurance-accidents des gens de mer dit formellement : « Die Versicherung erfolgt... auf *Gegenseitigkeit* durch die Unternehmer..., welche zu diesem Zwecke in einer *Berufsgenossenschaft* vereinigt bleiben. »

une compensation aux charges imposées. C'était d'ailleurs rester fidèle aux traditions de la vie publique allemande que de confier aux administrés une partie de la tâche administrative. On avait aussi l'avantage de créer des organismes pouvant s'adapter aux professions les plus diverses et se modifier en tenant compte des circonstances locales qui, en Allemagne, varient d'un État à l'autre, et parfois même, dans un seul État, d'une province à une autre. Au point de vue des questions de technique industrielle (par exemple, les mesures préventives contre les accidents), on ne pouvait mieux faire que de les laisser régler par les professionnels les plus compétents en même temps que les plus intéressés à la meilleure solution. Enfin, au point de vue financier, les *Berufsgenossenschaften* permettaient à chaque industrie de ne pourvoir qu'à ses propres charges, et d'autre part enlevaient à l'empire le souci de constituer les ressources et les réserves financières nécessaires pour faire face aux engagements pris envers les assurés.

Les conditions dans lesquelles se forment les *Berufsgenossenschaften* ont été prévues par les lois successives qui, de 1884 à 1887, ont constitué les assurances ouvrières ; ces conditions sont actuellement condensées dans le paragraphe 2 de la loi du 30 juin 1900, modifiant l'ensemble des lois antérieures sur l'assurance-accidents.

Le Reichsversicherungsamt (ou l'office d'État subs-

titué à lui) constitue, d'après son organisation et sa compétence, le pouvoir central en matière d'assurance ouvrière ; ses agents secondaires et locaux (ou spéciaux à une industrie) sont, pour l'assurance-accidents, les Berufsgenossenschaften. Mais si ces dernières, strictement subordonnées au pouvoir central, sont étroitement surveillées par lui, elles conservent cependant, même dans ces limites, une indépendance qu'au point de vue français on peut estimer très grande. En principe, elles relèvent seulement et directement du Reichsversicherungsamt, sans intervention d'autres autorités centrales, provinciales ou communales ; elles sont personnes morales, fixent elles-mêmes leurs statuts, et administrent leur fortune, alimentée par les cotisations qu'elles recueillent ; elles ont le droit d'édicter des prescriptions préventives contre les accidents et d'en fixer les sanctions ; elles fixent, sauf recours aux Schiedsgerichte (tribunaux d'arbitrage spéciaux), le montant des pensions et secours, etc. (1).

La loi générale du 30 juin 1900 ne s'occupe des Berufsgenossenschaften que pour indiquer dans quelles conditions elles se fondent. C'est dans les quatre lois, spéciales aux quatre catégories d'assurances-accidents, que se trouvent les dispositions

1. L'ensemble des droits et obligations de ces associations se dégagera plus loin de l'exposé détaillé des fonctions de la Seeberufsgenossenschaft.

concernant plus particulièrement les droits et obligations de chacune des catégories des Berufsgenossenschaften.

L'article 2 de la loi citée se borne à dire que :

L'établissement de Berufsgenossenschaften, pour les branches d'industrie que l'article premier de la loi sur l'assurance-accidents pour l'industrie soumet à l'assurance, a lieu par décision du Bundesrat après audition de représentants des industries intéressées.

Dans les Berufsgenossenschaften ainsi établies, les statuts sont fixés par une assemblée constituante, qui se compose de délégués de Chambres de commerce, de Chambres d'industrie ou autres groupements économiques analogues auxquels appartiennent les patrons des industries considérées. Ces groupements, ainsi que le nombre des délégués que chacun d'eux peut nommer, sont désignés par l'administration centrale de l'État où se fonde la Berufsgenossenschaft. Si le territoire d'action de cette dernière s'étend à plusieurs États, la désignation est faite par le chancelier de l'empire après entente avec les gouvernements des États intéressés.

La convocation de l'assemblée constituante est faite par le Reichsversicherungsamt, qui dirige les opérations jusqu'à l'élection d'un comité directeur provisoire.

Une fois constituée, la Berufsgenossenschaft, qui a fixé elle-même son statut, s'administre et fonc-

tionne comme le ferait en France un établissement public, et même avec des pouvoirs bien plus étendus, puisqu'elle peut prévoir des sanctions pénales, prononcer des peines et édicter des prescriptions ayant force de loi.

Il existe actuellement soixante-six *Berufsgenossenschaften* industrielles (parmi lesquelles la *Seeberufsgenossenschaft*) et quarante-huit *Berufsgenossenschaften* agricoles. Ces associations ont été créées en exécution de la loi contre les accidents de l'industrie, de la loi contre les accidents du bâtiment, de la loi contre les accidents de l'agriculture et de la sylviculture, et de la loi contre les accidents des gens de mer.

5° Les Conseils d'arbitrage de l'assurance ouvrière

Les indemnités, pensions, secours, etc., sont accordés par les *Berufsgenossenschaften*. Il peut arriver toutefois que le sinistré ne soit pas satisfait de la décision prise à son égard et qu'il veuille en obtenir la modification. Les lois d'assurances-accidents de 1884-1887 avaient pour ce cas créé des tribunaux d'arbitrage (*Schiedsgerichte*) spéciaux aux *Berufsgenossenschaften*. La loi de réorganisation générale du 30 juin 1900 a supprimé ces juridictions pour les fusionner avec les tribunaux d'arbitrage spéciaux à l'assurance-invalidité, de telle sorte qu'il n'existe plus aujourd'hui qu'une seule espèce de

tribunaux d'arbitrage pour l'assurance ouvrière (Schiedsgerichte für Arbeiterversicherung), répartis par districts et connaissant de toutes les contestations en matière de fixation d'indemnités, de pensions, etc., sans distinction d'origine.

Ces tribunaux se composent d'un président, d'un président suppléant, pris l'un et l'autre parmi les fonctionnaires ou les magistrats de l'Etat, de la province, du cercle (suivant la situation du district), etc., d'assesseurs patrons et d'assesseurs ouvriers. Le nombre des assesseurs des deux ordres doit être au moins de vingt par ordre, mais peut être fixé à un nombre plus élevé par l'administration centrale de l'État, ou, si plusieurs Etats sont intéressés, par le chancelier de l'empire après entente avec les gouvernements de ces États.

Les conditions d'éligibilité sont telles que les patrons et les assurés élus comme assesseurs représentent autant que possible dans un Schiedsgericht toutes les branches d'industrie et toutes les Berufsgenossenschaften comprises dans le ressort de ce tribunal. Les assesseurs appelés à siéger dans une affaire sont choisis d'après la nature de l'accident examiné et de l'industrie dans laquelle il s'est produit.

Sont éligibles, comme assesseurs ouvriers, les personnes qui sont occupées dans une exploitation relevant d'une Genossenschaft, et en outre, pour les Schiedsgerichte dont le ressort s'étend le long d'une

partie des côtes de la mer, les individus ayant l'expérience des choses de la navigation et qui ne sont ni armateurs, ni correspondants d'armateurs, ni fondés de pouvoirs d'armateurs.

Comme assesseurs patronaux, sont éligibles tous les membres de la Genossenschaft ayant qualité d'électeurs, leurs représentants légaux, fondés de pouvoirs, etc. Sont exclus les membres du comité directeur ou des comités de section d'une Genossenschaft, les hommes de confiance, etc.

Les autres dispositions que la loi générale de 1900 contient à l'égard des Schiedsgerichte concernent la désignation annuelle, par ces tribunaux, des médecins experts destinés à les assister; la forme et la procédure des expertises, enquêtes et transports sur lieux; la fixation et la répartition entre les Genossenschaft des frais de procédure, etc. Parmi ces dispositions il en est une qui mérite une mention spéciale; elle est ainsi conçue :

« Les assesseurs doivent garder le silence sur les faits qui viennent à leur connaissance dans la visite d'une usine et doivent s'abstenir de contrefaire les installations et les procédés de fabrication parvenus à leur connaissance et tenus secrets par le propriétaire de l'exploitation, cela tant que ces installations et procédés sont les secrets d'un établissement. »

Naturellement indépendants des Berufs-genossenschaften, les Schiedsgerichte le sont également des

juridictions ordinaires, et c'est seulement devant le Reichsversicherungsamt que leurs décisions peuvent être attaquées par la voie du recours (ou pourvoi).

*
* * *

Nous avons terminé, dans cette introduction, l'exposé général de l'organisation de l'assurance-accidents. Nous arrivons maintenant à l'étude de notre véritable sujet, qui est l'assurance-accidents des gens de mer, avec, en complément, l'assurance-invalidité et l'assurance-survivants pour la même catégorie de travailleurs.

Remarquons dès maintenant que, à la différence des autres Genossenschaften, la Seeberufsgenossenschaft — association des professions de la mer — n'est pas limitée dans son activité à une partie plus ou moins restreinte du territoire de l'empire ou à une catégorie d'industries; elle englobe au contraire toutes les professions de la mer, et a pour domaine toutes les côtes et tous les ports de l'empire allemand; en outre, son autonomie est peut-être un peu plus grande que pour les autres Genossenschaften, en raison du caractère spécial des institutions maritimes. Enfin, non seulement la Seeberufsgenossenschaft assure l'application complète de la législation allemande en matière d'assurance-accidents concernant les gens de mer, mais encore, depuis le 1^{er} janvier 1907, sa compétence s'étend à l'assurance-vieillesse, à l'assu-

rance-invalidité et à l'assistance aux veuves et orphelins pour la même catégorie de travailleurs.

Par suite, étudier l'organisation et le fonctionnement de la *Seeberufsgenossenschaft* revient à étudier l'organisation et le fonctionnement de toute assurance ouvrière, à l'exception de la seule assurance-maladie, en même temps qu'à connaître de près la vie d'une *Berufsgenossenschaft*, organisme administratif secondaire, jusqu'à présent peu connu hors d'Allemagne, précisément parce que ces associations n'ont ordinairement qu'une activité locale ou restreinte à une catégorie spéciale de travailleurs, en un mot parce qu'elles subdivisent l'application d'une loi, alors que la *Seeberufsgenossenschaft* au contraire réalise la mise en pratique intégrale de celle qui l'a créée.

*
* * *

Nous suivrons dans cette étude, le plan suivant :

Dans le chapitre premier, nous exposerons, en suivant autant que possible la loi sur l'assurance-accidents des gens de mer, ainsi que le statut de la *Seeberufsgenossenschaft*, l'organisation de cette assurance et de la *Seeberufsgenossenschaft* elle-même.

Etant donné l'importance attachée par le législateur allemand à la prévention des accidents, nous consacrerons entièrement le chapitre II à l'étude de

la prévention des accidents et des textes qui l'organisent en ce qui concerne les gens de mer.

Dans le chapitre III, nous montrerons le fonctionnement de l'assurance-accidents, c'est-à-dire l'application même des textes exposés dans les chapitres I et II.

Le chapitre IV sera consacré à l'organisation et au fonctionnement de l'assurance-vieillesse et invalidité ainsi que de l'assistance aux veuves et orphelins pour les gens de mer (caisse d'assurance de la Seeberufsgenossenschaft).

Le chapitre V contiendra un court exposé de la législation française.

Enfin, dans le chapitre VI nous ferons une critique générale du système allemand en le rapprochant des dispositions de la loi française, et donnerons en appendice, et à titre d'indication, les quelques renseignements que nous avons pu nous procurer sur les diverses législations européennes.

CHAPITRE PREMIER

ORGANISATION DE L'ASSURANCE-ACCIDENTS DES GENS DE MER

Nous étudierons cette organisation telle qu'elle résulte :

1^o De la loi générale du 30 juin 1900 modifiant l'ensemble des lois sur l'assurance-accidents ;

2^o De la loi spéciale de la même date sur l'assurance contre les accidents des gens de mer ;

Et 3^o des Statuts de la Seeberufsgenossenschaft du 1^{er} juin 1901 et des Statuts complémentaires pour l'établissement de l'assurance de la Seeberufsgenossenschaft.

Dans cet exposé de l'organisation de l'assurance-accidents des gens de mer, nous rattacherons donc, aux dispositions de la loi concernant l'assurance contre les accidents des gens de mer, celles qui sont contenues dans les autres textes cités ci-dessus.

L'organisation et le fonctionnement de la Seeberrufsgenossenschaft sont réglés par son statut, établi d'après les prescriptions contenues à ce sujet dans la loi sur les assurances des gens de mer de 1900.

Nous rappellerons donc tout d'abord les dispositions de cette loi, indiquerons l'organisation administrative créée par le statut, ainsi que le rôle législatif de la S. B. G. (1). Nous verrons ensuite quels sont les assurés et quels sont les avantages que leur confère l'assurance, comment sont fixées et payées les indemnités. Nous examinerons dans une troisième section par quel procédé la caisse fait face aux charges qui lui incombent, et terminerons enfin par une étude assez détaillée du fonds de réserve.

SECTION PREMIÈRE

ORGANISATION DE LA SEEBERUFSGENOSSENSCHAFT

§ 1. — DISPOSITIONS GÉNÉRALES DE LA LOI

D'après le paragraphe 37, la Berufsgenossenschaft spéciale aux accidents des gens de mer règle son administration intérieure ainsi que la marche de ses affaires par un statut à fixer par l'assemblée de la Genossenschaft. C'est en vertu de cette disposition très importante que s'est constituée la Seeberrufsgenossenschaft.

1. Au cours de ce travail, les lettres S. B. G. ont été, par abréviation, substituées au mot « Seeberrufsgenossenschaft » qu'elles représentent.

Les paragraphes 37 et 38 énumèrent les principaux objets dont aura à s'occuper le statut de la Seeberufsgenossenschaft. Ce sont :

- 1° Nom et siège du groupement (Cf. aussi § 40);
- 2° Constitution du comité directeur et pouvoirs de celui-ci ;
- 3° Convocation de l'assemblée de la Genossenschaft ; règlement de ses votes et délibérations ;
- 4° Droit de vote des membres de la Genossenschaft ; examen de leurs pouvoirs ;
- 5° Procédure à suivre dans les opérations d'évaluation des navires ;
- 6° Procédure à suivre en cas de modification des entreprises ou dans la personne des armateurs ;
- 7° Règlement des conséquences entraînées par la cessation d'une entreprise ou le changement de son propriétaire, et notamment des garanties à prendre pour assurer le paiement des cotisations dues par les personnes cessant l'exploitation de l'entreprise ;
- 8° Indemnités à accorder aux représentants des assurés ;
- 9° Confection, examen et décharge du compte annuel ;
- 10° Exercice des pouvoirs de la Genossenschaft en ce qui concerne les dispositions à prendre pour la prévention des accidents et la surveillance des entreprises ;

11° Conditions pouvant entraîner des modifications dans le statut ;

12° Déclarations pour l'inscription et la radiation des assurés ; constatation du salaire annuel desdits assurés ;

13° Création de sections, et d'organes d'administration locale (hommes de confiance) ;

14° Composition et organisation de l'assemblée générale et des assemblées de section.

Le paragraphe 39 décide que le statut de la Seeberufsgenossenschaft devra être ratifié par l'office impérial des assurances. Il en est de même de toutes les modifications qui pourraient être apportées audit statut. En cas de refus de ratification par l'office impérial des assurances, il peut en être appelé au Bundesrat dans le délai d'un mois.

§ 2. — ORGANISATION D'APRÈS LE STATUT ET LA LOI

D'après le paragraphe premier du statut, la Seeberufsgenossenschaft se constitue à Hambourg pour grouper tous les armateurs et tous les patrons d'entreprises assimilées à l'armement.

Le paragraphe 2 décide que la compétence de la Seeberufsgenossenschaft s'étend à tout l'empire.

Le paragraphe 3 divise l'empire en six sections, dont les chefs-lieux sont : à Papenbourg, Brême, Hambourg, Kiel, Stettin et Dantzig.

Les organes d'administration de la S. B. G. sont les suivants :

- 1° Le comité directeur ;
- 2° L'assemblée générale ;
- 3° Les comités de sections ;
- 4° Les assemblées de sections ;
- 5° Les hommes de confiance ;
- 6° Divers fonctionnaires spéciaux.

1° *Comité directeur.* — Le § 41 de la loi de 1900 définit les pouvoirs du comité directeur, qui a la charge de toute l'administration de la Genossenschaft, et qui peut régler, de son propre chef, toutes les questions qui ne sont pas réservées par la loi ou par le statut à la compétence de l'assemblée générale ou d'autres organes de la Genossenschaft.

De même, d'après le § 42 (de la même loi) la Genossenschaft est représentée et engagée, judiciairement et extrajudiciairement, par le comité directeur, qui peut nommer, sous sa responsabilité, des gérants ou administrateurs appointés. Les membres du comité directeur et aussi les hommes de confiance devront agir, à l'égard de la Genossenschaft, comme les tuteurs doivent le faire à l'égard de leurs pupilles, et ils sont soumis, en cas de mauvaise administration, à l'application du paragraphe 266 du Code pénal impérial (1).

Le comité directeur élu par l'assemblée générale de la S. B. G. se compose de huit membres, chaque

1. § 45 de la loi.

section devant être représentée au moins par un membre ; il y a autant de suppléants que de membres (§ 13). La durée du mandat des membres du comité directeur est de quatre ans, la moitié du comité étant soumis à la réélection tous les deux ans (§ 15). Le comité directeur a les plus grands pouvoirs pour représenter et administrer la Genossenschaft. Il peut prendre une décision lorsque la moitié au moins des membres sont présents.

Enfin, suivant les paragraphes 143-147 et le paragraphe 149, le comité directeur peut prononcer des amendes d'un maximum de 500 marks contre les armateurs, patrons, fondés de pouvoirs et capitaines, auteurs de fausses déclarations ou qui n'auraient pas rectifié des déclarations dont l'inexactitude leur était connue. Il peut également prononcer des amendes d'un maximum de 300 marks contre les mêmes personnes lorsqu'elles auront négligé de nommer des fondés de pouvoirs, ou de signaler les modifications survenues dans une entreprise ou les cessations d'entreprises ; la même sanction est applicable en cas de contravention aux dispositions concernant les mentions à porter dans le journal du bord, les déclarations d'accidents et toute autre obligation imposée par la loi pour la constatation des accidents, etc. Les armateurs sont responsables pour les amendes prononcées contre les capitaines. Les amendes prononcées par le comité

directeur peuvent faire, dans un délai de deux semaines, l'objet d'une réclamation près de l'autorité désignée à cet effet par le gouvernement d'un État confédéré. Ces amendes sont versées à la caisse de la Seeberufsgenossenschaft.

2° *Assemblée générale.* — L'assemblée générale se réunit au moins une fois par an en séance ordinaire ; il peut y avoir, en outre, dans certaines conditions, des assemblées extraordinaires. L'assemblée générale se compose de délégués désignés par les sections, en nombre proportionnel à l'importance de la section ; il existe aussi des délégués suppléants. Dans chaque section fonctionne une assemblée où chaque armateur ou maison d'armement a un nombre de voix proportionnel à l'importance de son personnel assuré.

Ses principales attributions sont : l'élection du comité directeur ; la modification des statuts, s'il y a lieu ; l'examen des comptes annuels ; l'établissement de l'ordre de service des fonctionnaires de la Genossenschaft ; les décisions à prendre sur les aliénations ou les achats d'immeubles, sur le placement du fonds de réserve, sur les dispositions préventives des accidents, et sur celles pour la surveillance des malades et des pensionnés.

3° et 4° *Comités et assemblées de sections.* — Chaque comité de section se compose d'un président, d'un

vice-président, et de membres et membres suppléants en nombre variable.

Les sections ont une certaine autonomie sous le contrôle du comité directeur et de l'assemblée générale de l'association. Leurs comités et assemblées localisent, pour ainsi dire, la tâche administrative du comité directeur et de l'assemblée générale.

5° *Hommes de confiance.* — Les hommes de confiance ont un rôle d'une importance capitale ; ils sont chargés de ratifier le classement des navires, de représenter la Seeberufsgenossenschaft d'une part dans toutes les enquêtes au sujet des accidents qui se produisent dans leur ressort (à moins que l'association ne désigne un autre représentant), et d'autre part, et dans les mêmes conditions, devant les tribunaux d'arbitrage, de signaler les malades en traitement et les rentiers, ainsi que les personnes qui tentent de se soustraire à l'obligation de l'assurance, et les cas de simulation d'accident ou de maladie parvenus à leur connaissance ; ils doivent également s'assurer que toutes les prescriptions de la loi ou des statuts de l'association sont observées, etc. ; en un mot, leur fonction est de mettre en mouvement et de veiller au bon fonctionnement de toute l'organisation.

Dispositions communes aux membres élus des divers comités et assemblées, et aux hommes de confiance. — D'après la loi sur l'assurance (et non pas

d'après le statut), le mandat de membre d'un comité ou d'une assemblée, ainsi que celui d'homme de confiance ne peut être refusé, sauf pour les motifs qui permettent de refuser la tutelle, sous peine d'une amende pouvant atteindre 500 marks, et qui est prononcée par le comité directeur.

Sont éligibles auxdites fonctions les membres-électeurs de la Genossenschaft ou leurs fondés de pouvoirs; ne peut être élu celui qui ne peut remplir les fonctions d'échevin (§ 43).

Ces mandats sont honorifiques, sauf indemnité pour perte de temps ou déplacement (§ 44).

Si, après l'élection, un cas d'indignité ou d'inéligibilité est constaté, le comité directeur peut prononcer la déchéance de l'intéressé, sauf recours à l'Office impérial des assurances (§ 47)... Au cas où l'élection des membres du comité directeur et des autres organes de la Genossenschaft n'aboutirait pas, ou si les élus refusaient de remplir les obligations que leur impose la loi ou le statut, l'Office impérial des assurances se chargerait de l'administration de la Genossenschaft, aux frais de cette association (§ 46).

D'autre part, d'après le statut, les membres du comité directeur, de l'assemblée générale, des comités et assemblées de section, ont droit au remboursement des frais que leur ont nécessités l'exercice de leur mandat (frais de voyage ou autres), et en outre

à une somme de 12 marks par jour et de 6 marks pour chaque nuit, passés hors de leur domicile.

6° *Fonctionnaires de la S. B. G.* — Le paragraphe 48 prévoit la nomination de fonctionnaires spéciaux et décide que leur situation sera réglée par un ordre de service ratifié par l'office impérial des assurances.

En vertu de cette disposition, il y a un chef de service (Geschäftsführer) auprès de chaque comité de section pour l'expédition des affaires, et il y en a un également auprès du comité directeur.

De même, les surveillants techniques (Technische Aufsichtsbeamte) sont chargés du contrôle de tout ce qui se rapporte à la technique maritime. Ce sont des capitaines, des ingénieurs, des constructeurs, etc.

§ 3. — RÔLE LÉGISLATIF DE LA S. B. G.

Sous le contrôle et avec la ratification de l'Office impérial des assurances, la Seeberufsgenossenschaft peut édicter des dispositions pour la prévention des accidents, tant à bord des navires que des entreprises assimilées à la navigation ; elle peut prononcer, contre les personnes qui contreviendraient à ces prescriptions, des amendes pouvant atteindre 1.000 marks. Elle nomme, pour contrôler l'application des mesures prises par elle, des fonctionnaires techniciens.

Le Seeberufsgenossenschaft a largement profité de la faculté que lui donne la loi, tant dans son statut (§ 47, 48 et 49) que dans l'élaboration des prescriptions préventives contre les accidents et de celles relatives à la réglementation du franc-bord que nous exposerons d'autre part.

De la même façon, elle a créé de son propre chef de nouvelles catégories d'assurés dont nous allons exposer brièvement dès à présent la situation : en effet, d'après le statut général de la Seeberufsgenossenschaft, et, conformément à la faculté qui est donnée par la loi à cette organisation, l'assurance-accidents a été étendue à deux catégories de personnes que ne mentionnait pas la loi concernant l'assurance-accidents des gens de mer.

D'une part, l'obligation de l'assurance est étendue aux armateurs appartenant personnellement à l'équipage de leur navire et n'employant pas plus de deux personnes. Toutefois, lorsque ces armateurs assurent seuls avec leur femme le service de leur bateau, la femme n'est pas assurée. Le salaire annuel de cette catégorie d'assurés est évalué à onze fois le salaire moyen (1) mensuel d'un capitaine. L'assurance cesse lorsque la situation de l'assuré vient à changer (§§ 52-55 du statut).

D'autre part, la seconde catégorie d'assurés créée

1. Sur le salaire moyen, voir ci-après, page 68.

par le statut est celle des assurés volontaires qui peuvent être des armateurs, des pilotes travaillant à leur compte, etc. Ces assurés choisissent eux-mêmes leur classe de salaire. En outre, les patrons sont autorisés à assurer contre les suites des accidents de service, les personnes qu'ils emploient et qui ne sont pas assujetties à l'assurance. L'assurance se fait alors en quelque sorte de gré à gré avec le comité directeur.

§ 4. — DISPOSITIONS DIVERSES

1° *Contrôle de la Seeberufsgenossenschaft* (§§ 127 et 128). — La Seeberufsgenossenschaft est soumise au contrôle de l'office impérial des assurances. Ce dernier veille à l'application de la loi; il peut en tout temps se faire présenter les livres, dossiers, etc., de la Genossenschaft; il peut, en cas de refus, prononcer, contre les membres du comité directeur, des autres comités, etc., des amendes pouvant atteindre 1.000 marks. Il contrôle également les établissements sanitaires fondés ou entretenus par la Genossenschaft. Il interprète les statuts, vérifie les élections, etc. Il peut prononcer contre les titulaires de charges honorifiques de la Seeberufsgenossenschaft des amendes pouvant atteindre 1.000 marks, pour les contraindre à se conformer aux prescriptions de la loi ou du statut.

2° *Dissolution de la Berufsgenossenschaft.* — En cas de dissolution de la Seeberufsgenossenschaft, les droits et obligations de cette association se transfèrent de plein droit à l'Empire. Cette dissolution peut être demandée par l'office impérial des assurances dans le cas où la Genossenschaft se montrerait incapable de remplir sa mission, et elle doit être prononcée par le Bundesrat (§ 57).

Telle est donc dans ses grandes lignes, l'organisation administrative de la Seeberufsgenossenschaft.

Sans faire ici la critique de la distinction en six sections, qui présente au point de vue financier des inconvénients sur lesquels nous aurons à revenir, on peut remarquer dès maintenant que cette organisation est purement patronale. Si cette situation s'explique par ce fait que les charges, comme nous le verrons, sont supportées entièrement par les patrons, elle est sans doute aussi la cause indirecte des difficultés éprouvées parfois par les assurés pour obtenir l'indemnité à laquelle ils ont droit. Nous n'insistons pas davantage là-dessus pour le moment : de la suite de cette étude se dégageront d'eux-mêmes les défauts de cette organisation. L'ayant exposée, voyons quelles sont les personnes appelées à en bénéficier.

SECTION II

DES ASSURÉS ET DE LEURS DROITS

§ I. — QUELS SONT LES ASSURÉS

Conditions créant la qualité d'assurés. — a) D'après le paragraphe premier, sont assurés contre les suites des accidents se produisant dans le service, y compris les accidents causés par les intempéries, les personnes employées, moyennant salaire, à bord des navires de haute mer de nationalité allemande, en qualité de capitaines, officiers, hommes d'équipage, mécaniciens.

Sont également assurées, dans les mêmes conditions, les personnes qui, bien que n'appartenant pas à l'équipage, sont embarquées sur des navires allemands, à la condition qu'elles ne bénéficient pas déjà d'une autre loi sur l'assurance-accidents.

Il en est de même des personnes employées dans des chantiers flottants ou dans des services de pilotage ou de renflouement de navires, de sauvetage de choses ou de personnes, ou autres services analogues.

Sont exclus de l'application de la loi, les personnes bénéficiant des lois de prévoyance pour les fonctionnaires, et d'assurance pour les simples soldats et assimilés.

En cas de doute sur la nature d'une entreprise ou d'un service, l'Office impérial des assurances tranche la question après avis du comité directeur de la Seeberufsgenossenschaft.

En dehors des personnes que nous venons d'énumérer, l'assurance s'étend encore, en vertu du paragraphe 52 des statuts de la Seeberufsgenossenschaft, aux petits armateurs faisant eux-mêmes partie de l'équipage de leur bateau et n'employant avec eux que deux autres personnes.

b) Quant aux services auxquels s'applique l'assurance, ce sont, d'après l'article premier, tous ceux qui sont effectués régulièrement à bord des navires ou dans le pilotage, dans les opérations de sauvetage, dans le travail des chantiers, etc. ; ce sont en outre, d'après le paragraphe 2, tous les services domestiques ou autres, que les personnes assurées peuvent accomplir accessoirement sur l'ordre de leur patron, ainsi que les services rendus par des assurés pour le sauvetage de personnes ou de choses.

c) D'après le paragraphe 3, il faut entendre par navire allemand, au sens de notre loi, tout navire faisant exclusivement ou principalement un service maritime sous pavillon allemand.

Par navigation maritime, il faut entendre, non pas seulement la navigation de haute mer, mais aussi la navigation dans les baies, estuaires, hâvres, mais non pas dans les autres eaux en communication avec

la mer, même lorsqu'elles sont fréquentées par des navires de haute mer.

Quant aux exploitations assimilées aux entreprises maritimes, elles ne le sont absolument que si elles ne sont pas déjà, pour d'autres motifs, incorporées dans une *Berufsgenossenschaft* autre que la *Seeberufsgenossenschaft*.

Enfin, les armateurs sont les propriétaires des navires considérés comme navires de haute mer.

d) D'après le paragraphe 4, l'assurance est valable pour tout le temps du contrat de service, y compris le trajet de la terre au navire et du navire à la terre. Mais sont exclus de l'assurance tous les accidents qui ont frappé l'assuré pendant le temps où il se trouvait hors du navire sans permission, ou qui l'ont frappé à terre lorsqu'il s'y trouvait en permission, mais pour ses propres affaires.

e) Ajoutons une remarque importante. Il est interdit à la *Seeberufsgenossenschaft*, ainsi qu'aux armateurs, patrons, capitaines ou à leurs employés d'exclure l'application de l'assurance, même par entente avec les intéressés, tout contrat allant à l'encontre de cette interdiction est sans effet juridique ; en outre toute infraction à cette disposition est punie d'une amende pouvant atteindre 300 marks, et même parfois d'emprisonnement (§ 139).

La même peine frappe les mêmes personnes lorsqu'elles prélèvent sciemment tout ou partie du

montant des cotisations sur le salaire des assurés.

Voilà donc ceux qui sont appelés à bénéficier de l'assurance ; dans un esprit très large, on y a compris, non seulement les marins proprement dits, mais tous ceux qui naviguent (cuisiniers, stewards, etc.), ou qui tirent leur salaire des choses de la mer (ouvriers des chantiers, débardeurs, etc.)

§ 2. — DROITS ET AVANTAGES CONFÉRÉS AUX ASSURÉS

Quant aux avantages dont bénéficient les assurés, la loi spéciale du 30 juin 1900 les a fixés comme il suit :

1° *En cas de blessure.* — § 9. — « En cas de blessure, il sera accordé, pour le temps qui suit la période pendant laquelle l'armateur lui-même est tenu (1), ou bien, si cette obligation de l'armateur

1. La période, pendant laquelle l'armateur lui-même est tenu d'assurer le traitement d'un de ses employés victime d'un accident (ou d'une maladie), est fixée par le règlement sur les gens de mer (Seemannsordnung), qui dit dans son article 59 : « Si un marin tombe malade ou est victime d'une blessure après avoir commencé son service ou après l'enrôlement, l'armateur supporte les frais de son entretien et du traitement médical.

La durée de cette obligation s'étend :

« 1° Si un marin ne commence pas le voyage, par suite de maladie ou de blessure, jusqu'à l'expiration des trois mois qui suivent le début de la maladie ou de la blessure.

» 2° Si le marin a commencé le voyage, jusqu'à l'expiration

n'intervient pas, à dater du commencement de la quatorzième semaine qui suit l'accident :

» a) Le traitement médical gratuit, les remèdes et autres moyens curatifs, de même que les objets nécessaires pour assurer la bonne issue du traitement ou pour aider à supporter les suites de la blessure (béquilles, appareils prothétiques et autres analogues);

» b) Une rente pour la durée de l'incapacité de travail. La rente s'élève :

» α) En cas d'incapacité totale de travail, pour la durée de cette incapacité, à 66 1/3 o/o du salaire annuel (rente entière, « Vollrente »).

» β) En cas d'incapacité partielle, pour la durée de celle-ci, à la partie de la rente entière qui correspond à la diminution de capacité de travail causée par l'accident (rente partielle).

» Si, par suite de l'accident, le blessé est non seulement complètement atteint d'incapacité, mais aussi devenu impotent au point qu'il ne peut se passer

d'un délai de trois mois après avoir quitté le navire dans un port allemand, et jusqu'à l'expiration d'un délai de six mois après avoir quitté le navire dans un autre port. »

En cas de blessure, l'obligation de l'armateur envers le blessé cesse aussitôt et en tant que la Berufsgenossenschaft se charge de cette obligation. L'armateur est autorisé à procurer au marin l'entretien et le traitement dans un hôpital.

Le reste de l'article 59, les articles 60, 61 et 62 règlent les rapports, que fait naître l'obligation de l'armateur, entre celui-ci et le marin malade ou blessé.

d'une aide et de soins étrangers, la rente devra être, pour la durée de cette impotence, élevé à 100 0/0 du salaire annuel.

» Si, au moment de l'accident, le blessé était déjà atteint d'une incapacité de travail complète et durable, l'indemnité à fournir se limite aux objets désignés dans l'alinéa 1, sous le chiffre 1 (1).

» Si un blessé de cette catégorie devient, par suite de l'accident, impotent au point de ne pouvoir se passer d'une aide et de soins étrangers, il y a lieu d'accorder une rente s'élevant à la moitié de la rente entière.

» Aussi longtemps que le blessé est, par suite de l'accident, réellement, et sans qu'il y ait de sa faute, sans travail, le comité directeur de l'association peut, passagèrement, élever la rente partielle jusqu'au montant de la rente totale. »

Pour les personnes déjà atteintes d'incapacité partielle au moment de l'accident, on prendra pour base, pour le calcul de la rente, le salaire moyen correspondant à la mesure de la capacité antérieure (§ 13 de la loi).

Les personnes assurées en vertu de l'article premier de la loi spéciale du 30 juin 1900, et qui sont d'autre part assurées contre la maladie en vertu de la loi sur l'assurance-maladie, bénéficient, au cas où elles sont

1. C'est-à-dire aux objets indiqués lettre a, p. 48.

victimes d'un accident du travail, et depuis le début de la cinquième semaine qui suit l'accident jusqu'à l'expiration de la treizième, d'un secours de maladie (Krankengeld), égal aux $\frac{2}{3}$ du salaire pris comme base de calcul ; la différence entre ces $\frac{2}{3}$ et le secours de maladie de moindre valeur accordé par la loi ou par des statuts doit être fourni par le patron au service duquel la victime a subi l'accident (§ 14 de la loi).

Les gens de mer ou assimilés assurés qui, en cas d'accidents, ne peuvent revendiquer, ni contre un armateur ni contre une caisse de maladie, treize semaines d'entretien et de soins gratuits, doivent, pendant les treize premières semaines qui suivent l'accident, subvenir sur leurs propres ressources à leur entretien et à leur traitement (§ 14 de la loi).

Aux lieu et place des charges prescrites dans les §§ 9 et 14, la Berufsgenossenschaft peut accorder au blessé, avec son consentement au cas où il pourrait être soigné dans sa famille ou chez lui, et sans son consentement au cas contraire, le traitement dans un hôpital ou une maison de santé ; ou encore, mais toujours avec le consentement du blessé, sur un navire. La Seeberufsgenossenschaft, étant alors substituée à l'armateur, peut lui réclamer la compensation des frais qu'elle supporte en ce cas (§ 17).

Lorsque le blessé est soigné dans un hôpital ou à

bord d'un navire, ses proches peuvent revendiquer une rente, en tant qu'ils pourraient revendiquer celle-ci au cas du décès du blessé.

La Berufsgenossenschaft est autorisée à accorder au blessé en traitement dans un hôpital ainsi qu'à ses proches, un secours spécial en cas d'indigence (§ 17 de la loi).

La Berufsgenossenschaft peut, en tout temps, faire commencer un nouveau traitement au bénéficiaire d'une rente pour accident, si on peut espérer dudit traitement une augmentation de la capacité de travail. Si, sans motifs légaux ou valables, le blessé refuse le nouveau traitement ou s'y soustrait, l'indemnité peut lui être retirée, en tout ou en partie, pour quelque temps, s'il a été menacé de cette mesure, et s'il est prouvé que sa façon d'agir a été défavorable au rétablissement de la capacité de travail (§ 18 de la loi).

Sur la demande d'un rentier, le comité directeur de la Berufsgenossenschaft peut lui assurer, à la place de sa rente, son admission et son entretien dans une maison d'invalidité ou asile analogue, aux frais de la Berufsgenossenschaft. Le rentier renonce alors à sa rente pour un trimestre, et, à moins qu'il ne revienne sur sa décision un mois avant l'expiration du trimestre, il est engagé pour le trimestre suivant (§ 19).

2° *En cas de décès.* — Quant aux obligations de l'assurance envers un assuré dont un accident a

causé la mort, elles sont réglées par la loi sur les bases suivantes :

a) Si l'armateur n'a pas à supporter (comme le prescrivent l'art. 554 du C. de com. et l'art. 51 du règlement sur les gens de mer) les frais de l'enterrement, et si l'enterrement a lieu à terre, il sera versé à ceux qui pourvoient à l'enterrement pour les gens de mer, un secours en cas de décès (Sterbegeld) égal aux deux tiers au moins du salaire mensuel moyen, et pour les personnes autres que les gens de mer, assurées en vertu de la loi, un secours analogue égal au quinzième du salaire annuel moyen, le secours devant être d'au moins 50 marks (§ 21).

D'autre part, les proches survivants recevront, à dater du jour du décès du défunt, une rente égale à une fraction du salaire annuel moyen du décédé (§ 21).

b) Si le défunt laisse une veuve ou des enfants, la veuve recevra, jusqu'à sa mort ou à son remariage, une rente égale à 20 o/o du salaire annuel moyen du décédé (§ 22).

Chaque enfant recevra, jusqu'à l'accomplissement de sa quinzième année, la même rente de 20 o/o du salaire annuel (§ 22).

La veuve ne peut revendiquer la rente si le mariage n'est conclu qu'après l'accident; toutefois la Berufsgenossenschaft peut, dans un cas de cette nature et par dérogation, accorder une rente (art. 22).

En cas de remariage, la veuve reçoit, pour règlement définitif, 60 o/o du salaire annuel moyen du mari défunt (§ 22).

c) Les dispositions, concernant les rentes à verser aux enfants, sont également applicables lorsque la personne morte par suite d'un accident est une femme pourvoyant seule à l'entretien de la famille (§ 22).

Si la défunte était mariée au moment de l'accident, mais si, par suite d'une incapacité de travail du mari, elle subvenait complètement ou pour la plus grande partie à l'entretien de la famille, les survivants recevront, jusqu'à ce que l'indigence ait cessé : le veuf 20 o/o du salaire; les enfants, également 20 o/o pour chacun jusqu'à l'accomplissement de la quinzième année (§ 23).

Au cas de décès par accident d'une femme, dont le mari a abandonné sans motif légal le foyer conjugal et s'est soustrait au devoir de pourvoir à l'entretien des enfants, la Berufsgenossenschaft est en droit d'accorder une rente à ces derniers (§ 23).

d) Les ascendants ont droit à une rente de 20 o/o du salaire annuel en tout, au cas où le défunt pourvoyait pour la totalité ou pour la plus grande partie à leur entretien (§ 24). Les père et mère excluent les grands-parents, qui ne viennent qu'à leurs lieu et place (§ 26).

Si le défunt laisse des petits-enfants sans parents,

ces petits-enfants recevront jusqu'à l'accomplissement de leur quinzième année une rente égale, en tout, à 20 o/o du salaire annuel moyen du défunt (§ 25).

e) Les rentes des survivants ne doivent pas dépasser un montant total de 60 o/o du salaire annuel ; si elles dépassent ce montant, elles sont réduites. Pour les époux et les enfants, la réduction se fait proportionnellement au montant de la rente. Les ascendants ne peuvent revendiquer quelque chose, qu'au cas où le chiffre de 60 o/o (montant le plus élevé de l'ensemble des rentes accordées) n'est pas complètement absorbé par l'époux survivant ou par les enfants ; de même les petits-enfants ne peuvent rien revendiquer si ce maximum d'ensemble est déjà absorbé par un époux, par des enfants ou par des ascendants (§ 26).

f) Les survivants d'un assuré embarqué sur un navire qui a péri ou qui est considéré comme disparu peuvent prétendre à la rente, lorsqu'un an s'est écoulé depuis la perte du navire ou depuis le moment où l'on a eu pour la dernière fois de ses nouvelles, sans qu'on ait d'autre part des informations dignes de foi sur la vie de l'absent.

La Berufsgenossenschaft peut exiger des ayants-droit à la rente le serment qu'ils n'ont pas reçu de nouvelles affirmant que l'absent est en vie. Le paiement de la rente part du jour de la perte du navire,

ou, en cas de disparition, du demi-mois expiré après qu'on a reçu les dernières nouvelles du navire. Tout droit à continuer à recevoir la rente cesse, lorsqu'il est prouvé que l'assuré réputé mort est en vie (§ 28).

g) Les assurés dépendant du *Versicherungsanstalt*(1) bénéficient en principe des mêmes avantages que ceux qui sont établis pour les assurés directs de la *Berufsgenossenschaft*; la principale différence consiste en ce que, pour le premier traitement d'un sinistre, c'est la commune du domicile du sinistré qui a les obligations imposées ordinairement à l'armateur (§ 155 de la loi).

C'est donc la loi elle-même qui a fixé le principe d'après lequel on doit calculer les indemnités.

3° *Responsabilité des employeurs, des employés techniques et des tiers* (§§ 133-138). — Les assurés et leurs ayants cause peuvent, même lorsqu'ils n'ont pas droit à une pension, revendiquer la réparation du dommage subi à la suite d'un accident, lorsqu'il est établi par jugement criminel que cet accident a été causé intentionnellement par l'employeur, par des pilotes, par des fondés de pouvoirs, par des contremaîtres ou par une personne de l'équipage. Les personnes ainsi reconnues responsables sont tenues de réparer toutes les dépenses faites, en vertu

1. Voir plus loin, page 205.

de notre loi ou de la loi sur l'assurance-maladie, par des communes, établissements d'assistance, caisses de maladies ou autres caisses de secours ou par la Seeberufsgenossenschaft.

La Seeberufsgenossenschaft peut, au besoin, se substituer à l'assuré dans la poursuite de sa revendication.

Ajoutons, pour être complet, que ces dernières dispositions s'appliquent aussi à l'égard des tiers responsables d'accidents. Quant aux tiers qui ne rentrent pas dans une des catégories énumérées plus haut, les dispositions des lois générales leur sont applicables, mais là également, la Seeberufsgenossenschaft peut se substituer aux assurés dans la poursuite de leurs droits.

Ayant ainsi indiqué quels sont les droits des assurés, nous devons voir maintenant comment les choses se passent, lorsque, à la suite d'un accident, la victime sera en droit de recevoir une indemnité.

§ 3. — MODE DE FIXATION ET PAIEMENT DES INDEMNITÉS ET PENSIONS

Nous étudierons successivement les points suivants :

1° — Constatation de l'accident donnant droit à indemnité ou à pension ;

2° — Fixation de l'indemnité ou pension ;

3° — Paiement de l'indemnité ou pension.

1°) — *Constatation des accidents* (§ 62-63 de la loi, § 43 du statut).

a) Tout accident entraînant, pendant le voyage du navire, la mort d'une personne, ou causant une lésion corporelle dont résultera une incapacité complète ou partielle de plus de trois jours ou même la mort, doit être mentionné dans le journal du bord, et faire l'objet d'une courte description. Si l'accident s'est produit dans un port allemand, avant le commencement ou après la fin du voyage, le capitaine devra le signaler, d'une part, à l'office des gens de mer compétent ou à la police locale, et, d'autre part, à l'organe de la Seeberufsgenossenschaft.

Pour les accidents survenus dans les entreprises assimilées, les patrons procéderont comme font les capitaines pour les accidents survenus dans les ports allemands.

Les descriptions d'accident sont faites d'après un formulaire spécial dont le modèle est établi par l'Office impérial des assurances.

b) Tout accident fera l'objet d'une enquête de la part d'un office des gens de mer ou d'une autorité de police, cela sur requête de la Berufsgenossenschaft ou des caisses de maladies intéressées. Si l'enquête a lieu à l'étranger, le capitaine comparait devant le consul allemand et se fait accompagner de deux offi-

ciers ou autres personnes dignes de foi. Autant qu'il est possible, sont également appelés à comparaître le sinistré ou ses ayants droit, un représentant de la Genossenschaft et toutes les autres personnes intéressées ; le sinistré peut se faire remplacer par un représentant ; sur la requête d'une des parties, des experts peuvent être nommés.

Les points principaux sur lesquels portent l'enquête sont les suivants :

1° Causes et nature de l'accident ;

2° Personnes tuées ou blessées ;

3° Nature des lésions ;

4° Lieu où se trouvent les personnes blessées ;

5° Ayants droit des personnes blessées ou tuées ;

6° Montant des pensions que le blessé touche déjà en vertu des lois d'assurances-accidents ou de la loi sur l'assurance-invalidité.

c) L'enquête et la déclaration sous serment de l'accident peuvent être remplacées par le rapport de mer du capitaine, si celui-ci est suffisamment explicite sur les six points que nous venons d'énumérer (1).

2°) — *Mode de fixation des indemnités* (§ 74-100 de la loi, § 44 et 45 du statut).

1. Il semble difficile que le capitaine puisse donner des explications nettes à la question n° 5, surtout dans les cas d'accident mortel, l'intéressé pouvant seul le plus souvent y répondre.

a) *Principe.* — Les indemnités sont fixées par les comités de section dans les cas suivants :

1° Lorsqu'il s'agit du traitement médical gratuit, de la fourniture des remèdes et appareils nécessaires au traitement du sinistré ;

2° D'une pension (ou rente) à accorder pour la durée d'une incapacité de travail passagère ;

3° De frais funéraires ;

4° Du placement du sinistré dans un établissement de santé ;

5° D'une rente à accorder aux proches d'un hospitalisé.

Les indemnités sont fixées par le comité-directeur de la Seeberufsgenossenschaft dans tous les autres cas.

b) La fixation des allocations et pensions doit se faire le plus rapidement possible. Au cas où il ne pourrait pas être accordé immédiatement de pension définitive, il faudra fixer d'urgence une allocation provisoire.

c) *Revendication d'indemnité.* — Ceux qui ont droit à une indemnité, et pour lesquels cette indemnité n'est pas fixée d'office, doivent la revendiquer, sous peine de déchéance, dans le délai de deux ans après la survenance de l'accident. La même disposition s'applique aux ayants cause d'assurés décédés ou disparus. Passé ce délai de deux ans, la revendication ne pourra être admise que s'il est

authentiquement prouvé que la revendication n'a été empêchée que par des circonstances indépendantes de la volonté de l'intéressé (§ 77).

Dès que la revendication est acceptée, l'indemnité doit être immédiatement fixée dans une décision motivée.

Au cas où les organes de la Genossenschaft admettent la revendication, mais estiment que les charges qui en résultent doivent être supportées par un autre organe d'assurance, ils doivent accorder une allocation provisoire et se mettre en relations avec l'autre organe d'assurance. Si la Genossenschaft ainsi mise en cause repousse la charge de l'indemnité ou ne se prononce pas dans un délai de six semaines, c'est l'Office impérial des assurances qui décide à quelle Genossenschaft sera attribuée la charge de l'indemnité (§ 78).

La décision des comités de section, portant fixation des indemnités, indique également comment a été calculée l'indemnité et, en cas d'incapacité de travail, quel est le degré d'incapacité.

d) Recours. — En cas de refus d'indemnité ou lorsque l'intéressé considère l'indemnité comme insuffisante, il peut en appeler au conseil d'arbitrage de l'assurance ouvrière, organe général de toutes les assurances, cela dans un délai d'un mois, si l'intéressé réside en Europe, et de trois mois, en cas contraire. L'appel n'est pas suspensif.

Le conseil d'arbitrage peut, lorsqu'il considère comme fondée la demande d'indemnité, fixer immédiatement le montant de ladite indemnité et la date à partir de laquelle commence à courir la pension. Dans le cas où le conseil d'arbitrage ne pourrait pas se prononcer de suite sur ces points, il doit fixer une allocation provisoire.

e) *Pourvoi.* — Les décisions des conseils d'arbitrage peuvent être susceptibles de pourvoi devant l'Office impérial des assurances, dans le délai d'un mois lorsque l'intéressé réside en Europe, et de trois mois en cas opposé.

Si le pourvoi n'est pas recevable ou s'il se produit trop tard, l'Office impérial des assurances le rejette purement et simplement.

Si, au contraire, l'Office impérial des assurances casse la décision attaquée, il peut, au lieu de prononcer lui-même un nouveau jugement, renvoyer l'affaire au conseil d'arbitrage ou à la Genossenschaft compétente. Il peut alors fixer une allocation provisoire, et il devra indiquer les motifs pour lesquels il a cassé la décision attaquée, ces motifs devant servir de base à la nouvelle décision.

Si l'Office impérial des assurances estime que l'indemnité est due, non par la Genossenschaft attaquée, mais par une autre Genossenschaft, il peut mettre en cause cette dernière et, le cas échéant, la condamner à supporter la charge de l'indemnité,

même lorsqu'il est intervenu par ailleurs une décision en sens contraire (§ 86).

D'après le paragraphe 87, lorsqu'une indemnité a été mise à tort à la charge d'une Genossenschaft, l'Office impérial des assurances devra supprimer la décision ainsi intervenue à tort, et les paiements faits par ladite Genossenschaft devront lui être restitués ; cette Genossenschaft est alors subrogée aux droits du sinistré.

f) Répartition de la charge de l'indemnité. — Lorsque la victime d'un accident travaillait dans une entreprise relevant de plusieurs Berufsgenossenschaft, les Genossenschaften intéressées peuvent répartir entre elles la charge de l'indemnité. A défaut d'entente, l'Office impérial des assurances règle la situation (§ 89).

g) Modification de la pension. — D'après le paragraphe 92, s'il survient un changement dans la situation qui a déterminé la fixation de l'indemnité, une nouvelle fixation peut avoir lieu. Cette nouvelle fixation se fait d'office, ou sur requête, par une décision de la Berufsgenossenschaft, dans les cinq premières années qui suivent la première fixation (1) ; passé ce délai, elle ne peut se faire que par entente amiable entre la Berufsgenossenschaft et l'assuré, ou,

1. A moins qu'il n'y ait eu augmentation de la capacité de travail par suite d'un traitement que la S. B. G. peut faire suivre quand bon lui semble.

à défaut de cette entente, par décision du conseil d'arbitrage.

La pension peut alors être réduite, supprimée ou augmentée ; dans les deux premiers cas, l'intéressé sera appelé à fournir les explications. Les décisions du conseil d'arbitrage pourront être attaquées par voie de recours.

3°) — *Paiement des pensions et allocations.* —

A. — Les pensions sont payées par la poste.

D'après le paragraphe 97, les frais de traitement et les frais funéraires sont payés dans le délai d'une semaine après leur fixation.

Les pensions sont payées par arrérages mensuels, et si elles sont de 60 marks ou moins de 60 marks, elles sont payables par trimestre. Toutefois, après entente avec l'intéressé, la Berufsgenossenschaft peut ordonner que les pensions seront payées à des dates plus espacées.

Au cas où une pension cesse d'être exigible, la restitution du mois déjà payé n'est pas demandée.

Le paiement des pensions peut être remplacé par un règlement global pour le cas où, étant donné une incapacité partielle, il a été fixé une pension égale ou inférieure à 15 0/0 de la pension entière. L'intéressé est alors prévenu que, même en cas d'aggravation de son état, il ne pourra plus rien revendiquer. De même, un étranger qui cesse d'être domicilié en Allemagne peut demander à être réglé en une fois

par la remise d'un montant égal à trois fois sa pension annuelle (§ 99) (1).

B. — La pension est suspendue :

1° Lorsque l'intéressé subit une peine d'emprisonnement de plus de un mois ou lorsqu'il est interné dans une maison de travail ou de correction. Ce sont alors ses proches, s'il en a, qui touchent la pension ;

2° Lorsque l'intéressé a pris du service sur des navires de guerre étrangers ;

3° Lorsque l'intéressé, n'ayant pas d'enrôlement sur un navire allemand, séjourne à l'étranger, et néglige de faire connaître sa résidence à la Berufsgenossenschaft (§ 98).

C. — Les droits à pension ou allocation ne peuvent être transférés ou donnés en garantie à des tiers que dans les cas suivants :

1° Pour couvrir une avance qui a été faite à l'intéressé par son patron ou par un organe de la Genossenschaft ou par un membre d'un de ses organes, avant que la pension lui ait été accordée ou que des frais funéraires aient été donnés à sa famille ;

2° Pour garantir certaines créances telles que celles

1. Système très avantageux, employé sur une grande échelle en France par les compagnies d'assurances et qu'il serait nécessaire de contrôler très sérieusement.

qui résultent de l'assistance des communes, établissements d'assistance, caisses de maladies, etc. ;

Tout autre transfert ne pourra être accordé qu'exceptionnellement par l'administration intérieure.

Remarquons ici, à l'appui des critiques adressées plus haut à l'organisation purement patronale de la S. B. G., l'importance du rôle de celle-ci dans la fixation de l'indemnité à payer, et les délais relativement restreints pendant lesquels les intéressés peuvent faire valoir leurs droits, soit directement, soit en cas de recours contre les décisions prises, délais qui paraissent surtout insuffisants pour les intéressés habitant hors d'Europe.

Nous avons, dans les paragraphes précédents, indiqué quelles étaient les charges principales auxquelles devait faire face la caisse de la S. B. G. A ces charges principales, provenant du paiement des indemnités, s'ajoutent bien entendu les frais d'administration, la constitution d'un fonds de réserve, et le paiement de primes et récompenses en divers cas, tels que celles accordées pour des sauvetages.

Pour subvenir à toutes ces dépenses, la caisse va avoir besoin de ressources importantes. Où va-t-elle les trouver ? Telle est la question que nous nous proposons maintenant d'examiner.

SECTION III .

RESSOURCES DE LA CAISSE DE LA S. B. G.

§ I. — PRINCIPES

Deux principes dominant à ce sujet :

A. — D'une part les ressources nécessaires à la caisse de la Seeberufsgenossenschaft proviennent uniquement de versements effectués par les patrons.

C'est là une caractéristique spéciale à l'assurance-accidents des gens de mer. Il nous reste cependant à signaler que la Seeberufsgenossenschaft n'est astreinte à cette exception qu'en ce qui la concerne elle-même, mais non quant à son organe accessoire, qui est la caisse d'invalidité et de vieillesse et d'assistance aux veuves et orphelins ; ce dernier établissement reçoit en effet des cotisations des assurés aussi bien que des patrons. C'est d'ailleurs en raison du régime d'exception auquel est soumise la Seeberufsgenossenschaft que s'explique son administration spéciale, assurée par les seuls patrons, ceux-ci ayant toutes les charges de l'institution.

Le paragraphe 32 de la loi dit en propres termes : « L'assurance a pour base la mutualité (Gegenseitigkeit) des entrepreneurs des exploitations tombant sous l'application du paragraphe premier, lesquels

entrepreneurs sont réunis dans ce but en un syndicat professionnel (Berufsgenossenschaft) (1).

Est considéré comme entrepreneur (ou patron) celui pour le compte duquel se fait l'exploitation : c'est donc, dans les entreprises de navigation, l'armateur (§ 32) (2), ou le propriétaire d'une entreprise assimilée.

Il ne peut être perçu que les fonds nécessaires à couvrir les indemnités à assurer les frais de l'administration, à constituer un fonds de réserve, à attribuer des récompenses en cas de sauvetage, à organiser des dispositions préventives en cas d'accidents, ou encore à construire ou entretenir des maisons de santé (ceci avec l'autorisation de l'Office impérial des assurances).

B. — D'autre part, le système adopté pour la constitution des ressources est celui de la répartition annuelle (3), c'est-à-dire qu'il est procédé chaque année à la totalisation du montant de toutes les sommes payées en pensions ou allocations, employées en frais d'administration ou attribuées au fonds de réserve, dont nous parlerons ci-après (v. page 80).

1. D'après le même paragraphe, la Berufsgenossenschaft a la personnalité civile.

2. Dans tous les ports autres que celui de sa résidence, l'armateur désignera, pour chacun des navires lui appartenant et au port d'attache de chaque navire, un fondé de pouvoirs chargé de le représenter dans tous ses droits et obligations (§ 33).

3. Voir page 12 la comparaison du système de la capitalisation et de celui de la répartition.

Ce total est ensuite réparti entre les membres de la Genossenschaft, d'après le système analysé ci-après (p. 69).

Ces deux principes posés, voyons comment on trouve le montant des sommes que chacun de ces membres doit verser et comment sont déterminées leurs cotisations.

§ 2. — CALCUL DES COTISATIONS. — LE SALAIRE MOYEN

Disons de suite que ces cotisations s'établissent par navire ou entreprise, et d'après le nombre des personnes employées à bord de ces navires ou dans ces entreprises.

a) En ce qui concerne les navires, la loi sur l'assurance-accidents prescrit que la Genossenschaft tiendra un registre spécial dit « cadastre » (Kataster) de tous les navires allemands susceptibles d'être assujettis à l'assurance, et par suite de faire incorporer leur armateur dans la Seeberufsgenossenschaft (§ 59).

Les paragraphes 60 à 64 de la loi ainsi que les paragraphes 36-42 du statut règlent les conditions dans lesquelles se fait l'inscription au cadastre et fixent les obligations imposées aux armateurs ou patrons en cas de cessation d'exploitation, de modification dans la personne des armateurs ou patrons, etc...

b) En ce qui concerne le personnel, le paragraphe 36

du statut décide que les armateurs doivent remettre tous les trimestres, au comité directeur, une liste des personnes qu'ils emploient avec l'indication des salaires de ces personnes (y compris les profits accessoires); des listes semblables devront être fournies par les patrons des entreprises assimilées.

En outre, le paragraphe 49 de la loi sur l'assurance-accidents prévoit qu'à l'exception des remorqueurs et des allèges, il sera fait pour chaque navire une évaluation du nombre des marins nécessaire pour composer l'équipage (1).

c) A ces éléments de calcul, il faut enfin joindre le plus important, qui sont les listes de salaire moyen dressées par le chancelier (2).

Le procédé adopté pour la constitution des ressources est, avons-nous dit, celui de la répartition annuelle. Le total des sommes à obtenir est divisé par le montant total du salaire moyen annuel : on trouve ainsi l'unité de cotisation par marc de salaire moyen.

1. Les paragraphes 50 et 51 prévoient également que pour les entreprises appartenant à la Genossenschaft, il pourra être dressé un tableau des risques existant dans lesdites entreprises, avec un classement de ces risques pour servir au calcul des cotisations.

Jusqu'à présent, la Seeberufsgenossenschaft n'a pas fait usage de cette faculté. Les paragraphes 52, 53 de la loi et 36 du statut fixent les conditions dans lesquelles aura lieu le classement des navires pour l'évaluation des équipages.

2. Comme dans toute autre assurance. Voir page 19.

La cotisation par navire ou par entreprise dépendra donc de l'unité de cotisation et du montant des salaires moyens du personnel. Celui-ci est établi, pour chaque armateur ou patron, au moyen des listes de salaires dressées chaque année.

Il est opéré une réduction de cotisation pour les navires qui restent hors de service pendant plus de quatorze jours sans interruption, ou pour les navires perdus ou disparus au cours de l'exercice (§§ 104, 105 et 106).

Il est ainsi dressé un rôle des cotisations dues par les armateurs ou patrons ; ils en sont responsables non seulement sur le navire et le fret, mais encore personnellement.

Ceux-ci peuvent attaquer, devant l'Office impérial des assurances, la décision de la Seeberufsgenossenschaft, qui a fixé leur cotisation. Il peut alors y avoir réduction, restitution, etc., dans les conditions fixées aux paragraphes 108, 109 et 110 de la loi.

Le recouvrement des cotisations en retard se fait de la même façon que celui des taxes communales. Les cotisations impayées se prescrivent par deux ans. Les cotisations irrecevables sont à la charge de la collectivité de la Genossenschaft.

Après avoir vu comment est fixée d'une façon générale la quote-part de chaque armateur, exami-

nous comment les cotisations à payer par tête d'assuré sont déterminées, grâce au salaire moyen fixé par le chancelier de l'empire, les assurés étant divisés par classe suivant le salaire qu'ils touchent et le taux du salaire entraînant l'obligation de l'assurance et la fixation du salaire moyen.

1. *Établissement du salaire moyen.* — Le salaire donnant lieu à l'assurance est en principe de 3.000 marks au maximum. Toutefois, les statuts de la Seeberufsgenossenschaft peuvent fixer un chiffre maximum plus élevé.

On considère comme salaire des hommes appartenant à l'équipage, un montant égal à onze fois le montant moyen fixé par le chancelier de l'empire comme salaire mensuel moyen convenu lors de l'enrôlement, en y ajoutant les deux cinquièmes de la valeur représentative des frais d'entretien d'un matelot en pied à bord. Les profits accessoires d'usage, lorsqu'il en est touché, entrent dans le calcul du salaire moyen.

Le salaire moyen est fixé à un taux uniforme par le chancelier de l'empire pour toute l'étendue des côtes allemandes. Il est calculé sur le taux des salaires des matelots en pied pendant les trois années précédentes au cours desquelles il ne s'est pas produit de mobilisation des forces maritimes allemandes. La revision de la fixation du salaire moyen doit avoir

lieu au moins une fois tous les cinq ans ; elle porte sur toutes les catégories de marins.

Pour les personnes qui n'appartiennent pas à une catégorie de marins et pour lesquelles un salaire moyen n'a pas été spécialement fixé, le taux adopté sera des trois quarts du salaire moyen d'un matelot en pied.

Sont exclus de ces dispositions, les hommes appartenant à l'équipage des remorqueurs ou des allèges.

Quant aux personnes employées dans des entreprises assimilées aux entreprises maritimes et qui sont payées à la journée, leur salaire moyen est évalué à trois cents fois leur gain moyen quotidien, sauf le cas où il s'agirait d'entreprises dans lesquelles le nombre des jours de travail est inférieur à trois cents par an ; on calcule alors le salaire moyen d'après ce nombre inférieur de jours (§ 11). Toutefois, dans ce dernier cas, le salaire moyen adopté réellement sera, lorsque le salaire calculé n'atteindra pas trois cents fois le montant du salaire quotidien, reconnu comme d'usage dans la localité par la loi sur l'assurance-maladie, le même que le salaire reconnu par ladite loi (§ 12).

Lorsque le salaire moyen, énoncé aux paragraphes 10 et 11 sera supérieur à 1.500 marks, la partie du salaire dépassant ce chiffre n'entrera plus en ligne de compte que pour un tiers (§ 12).

2° Répartition actuelle des salaires moyens du

personnel naviguant. — La dernière fixation du taux des salaires mensuels moyens du personnel embarqué, établie par le chancelier de l'empire, porte la date du 31 décembre 1908. Nous n'avons pas pu malheureusement nous procurer le texte de ce document, mais il est dit dans le rapport du comité directeur de la Seeberufgenossenschaft pour 1908 (qui a été publié en juin 1909) (1) que la différence entre la fixation en question et celle du 31 décembre 1904, est très minime ; l'innovation la plus importante est la hausse du salaire des matelots en pied de 65 à 68 marks, hausse qui entraîne en même temps celle des deux cinquièmes de la valeur représentative de l'entretien à bord.

Nous résumons donc ci-après le tableau de fixation de salaires du 31 décembre 1904 que nous avons eu entre les mains.

Ce tableau distingue quatre catégories de personnel : celui de la flotte au long cours, celui de la pêche de haute mer, celui des navires pour le service des câbles, celui des vaisseaux-écoles.

Pour la flotte au long cours, le personnel est divisé en huit classes : *a)* capitaines ; *b)* officiers ; *c)* mécaniciens ; *d)* personnel de pont n'ayant pas rang d'officier ; *e)* personnel des machines n'ayant pas rang

1. Nous n'avons pu avoir le rapport de l'année 1909, publié en juin 1910, qu'après l'impression partielle de notre ouvrage.

d'officier; *f*) cuisiniers; *g*) stewards et assimilés; *h*) personnel divers.

Pour les autres catégories, cette division n'a pas lieu, et le tableau pour chacun se borne à présenter une liste de personnel, depuis les capitaines jusqu'aux stewards.

Dans toutes catégories et dans les huit classes de la première catégorie, le tableau émanant du chancelier fixe avec précision, pour chaque individu et suivant le service de celui-ci, le taux moyen du salaire mensuel. Mais les divisions de ce tableau sont basées sur la nature de la navigation, sur le grade et sur les fonctions des intéressés.

Pour rendre plus facile l'évaluation rapide des primes, et tout en se tenant au tableau officiel émanant du chancelier, la Seeberufsgenossenschaft a établi à son tour un tableau dans lequel le personnel est réparti, non plus sur la base des grades, des fonctions et de la nature de la navigation, mais sur celle des salaires perçus; il y a ainsi vingt-huit classes d'assurés. Ce travail de la Seeberufsgenossenschaft est le complément naturel de la fixation faite par le chancelier.

La première classe comprend les assurés dont le salaire mensuel dépasse M. 250, et dont le salaire annuel moyen comptant pour l'assurance est évalué à M. 2.000. Ce sont : les capitaines sur les vapeurs au long cours et sur les voiliers longs-courriers gréés

en trois-mâts carrés ou en barques, sur les vapeurs du grand cabotage, sur les vapeurs à passagers pour le petit cabotage, sur les vapeurs pour la pêche de haute mer, sur les vapeurs pour le service des câbles et sur les vaisseaux-écoles ; les premiers officiers sur les vapeurs pour service de câbles ; les officiers chefs des cadets sur les vaisseaux-écoles ; les premiers mécaniciens sur les vapeurs au long cours et sur les vapeurs pour service de câbles ; les ingénieurs pour service de câbles, les premiers électriciens et autres ouvriers d'élite pour service de câbles.

La seconde classe est taxée à M. 225 de salaire mensuel et à M. 1.921 de salaire annuel soumis à l'assurance ; elle comprend les capitaines de longres pour la pêche du hareng, les seconds mécaniciens de vapeurs au long cours.

La troisième classe, taxée à M. 210 pour le mois et à M. 1.866 pour l'année, comprend les premiers officiers sur vapeurs à passagers naviguant au long cours, les premiers mécaniciens sur vapeurs à passagers faisant le grand cabotage, les seconds mécaniciens et ouvriers pour service de câbles sur les vapeurs faisant le service de câbles.

La quatrième classe a un salaire fixé à M. 195 pour le mois et à M. 1.811 pour l'année ; elle comprend les capitaines de voiliers gréés en bricks, en schooners, etc., et naviguant au long cours, plus toute une

série d'officiers et de mécaniciens, plus également des ouvriers câbleurs.

La cinquième classe est taxée à M. 175 de salaire mensuel et à M. 1.737 de salaire annuel ; elle comprend les capitaines de vapeurs à marchandises pour le petit cabotage, les premiers officiers de vapeurs à marchandises de 4.000 mètres cubes et au delà de jauge brute, les restaurateurs, les fonctionnaires administratifs sur les vapeurs pour service de câbles.

Le salaire mensuel de la sixième classe est évalué à M. 160, et son salaire annuel à M. 1.682 ; les assurés de cette classe sont : les capitaines de vapeurs naviguant sur les eaux communiquant avec la mer et différentes catégories d'officiers et de mécaniciens.

La septième classe comprend les officiers et mécaniciens, les chefs-cuisiniers et les chefs stewards, les comptables, les fonctionnaires d'administration, caissiers, électriciens etc., dont le salaire mensuel est de M. 150 et le salaire annuel de M. 1.646.

La huitième classe est composée d'officiers et de mécaniciens et de cuisiniers et contrôleurs de mess ayant un salaire mensuel de M. 140 et un salaire annuel de M. 1.609.

La neuvième classe, taxée à M. 125 pour le mois et à M. 1.554 pour l'année, comprend les capitaines de voiliers pour le grand cabotage, plus des officiers, des mécaniciens, des médecins.

La dixième classe comprend des officiers et mécaniciens dont le salaire mensuel est fixé à M. 120 et le salaire annuel à M. 1.536.

La onzième classe est celle des officiers et mécaniciens ayant un salaire mensuel de M. 110 et un salaire annuel de M. 1.496 ; elle comprend en outre des stewards (chefs de musique sur vapeurs à passagers), des plongeurs, etc.

La douzième classe a un salaire mensuel de M. 100 et un salaire annuel de M. 1.386 ; c'est celle des capitaines de voiliers du petit cabotage, de différentes catégories d'officiers, de mécaniciens ou d'électriciens, de différentes sortes de stewards.

La treizième classe, dont le salaire mensuel et le salaire annuel sont évalués respectivement à M. 95 et à M. 1.331, comprend différentes catégories d'officiers, des chaudronniers, des cuisiniers, des stewards, etc.

La quatorzième classe comprend les officiers ayant par mois M. 90 et par an M. 1.276, plus les chefs chauffeurs, les ouvriers en filets à bord des bateaux de pêcheurs, des cuisiniers, des stewards, etc.

La quinzième classe est celle des officiers recevant un salaire mensuel de M. 85 et un salaire annuel de M. 1.221 ; c'est également celle des premiers maîtres d'équipages, des charpentiers, chauffeurs de petit cheval, blanchisseurs sur les paquebots, etc.

La seizième classe, taxée respectivement à M. 80

et à M. 1.166 pour le mois et l'année, comprend des officiers, des chauffeurs de petit cheval sur voiliers, des graisseurs, des cuisiniers, des aides-comptables, certaines catégories de matelots employés pour la pêche de haute mer, etc.

La dix-septième classe (salaire mensuel de M. 75, salaire annuel M. 1.111) et la dix-huitième (salaire mensuel M. 70, salaire annuel M. 1.056) comprennent les seconds maîtres d'équipage, les aides-mécaniciens, les chauffeurs, les seconds charpentiers, les menuisiers, différents cuisiniers et stewards.

La dix-neuvième classe, taxée à M. 65 par mois et à M. 1.001 par an, comprend les matelots en pied, les ouvriers voiliers, les forgerons, les télégraphistes, les signaleurs, différents stewards, etc.

La vingtième classe (salaire mensuel M. 60 et salaire annuel M. 946) la vingt et unième (salaire mensuel M. 55 et salaire annuel M. 891), la vingt-deuxième (salaire mensuel M. 50 et salaire annuel M. 836), la vingt-troisième (salaire mensuel M. 45 et salaire annuel M. 781) et la vingt-quatrième (salaire mensuel M. 40 et salaire annuel M. 726) comprennent : des soutiers, des soutiers-charbonniers, des gens d'office, des cuisiniers et cuisinières, des peintres, des tailleurs, des aides-médecins, des infirmiers, des barbiers, des boulangers, des femmes de service, des stewards, des ferblantiers, des bouchers, etc., plus certaines catégories de novices.

La vingt-cinquième classe (salaire mensuel M. 35, salaire annuel M. 671) la vingt-sixième, (salaire mensuel M. 30, salaire annuel M. 616) et la vingt-septième (salaire mensuel M. 24, salaire annuel M. 550) se composent de novices, aides-cuisiniers, blanchisseuses, stewards, etc.

La vingt-huitième classe (salaire mensuel M. 16, salaire annuel M. 462) se compose enfin des mousses, apprentis-mécaniciens et apprentis cuisiniers.

C'est sur les taux ainsi fixés pour les vingt-huit classes d'assurés que se prélèvent les primes à payer par les armateurs ou par les assurés volontaires.

Elles varient suivant les sections, car il faut tenir compte des conditions différentes existant dans chaque section, quant au nombre des assurés, à celui des patrons, à l'importance des charges, etc. Par suite, les primes à verser sont : dans la section Papenbourg, de pfennig 2,25 par mark de salaire, dans la section de Brême, de Pf. 2,20 par mark, dans la section Hambourg, de Pf. 2,18 par mark ; dans la section Kiel, de Pf. 2,27 par mark ; dans la section Stettin, de Pf. 2,28 et dans la section Dantzig de Pf. 2,36 par mark ; soit, pour un total annuel de salaires de M. 69.122.873, une moyenne de Pf. 2,20 par mark, ou de M. 19,07 par tête d'assuré. (Rapport de 1904.)

Tel est donc le procédé de calcul des cotisations. Il semble au premier abord un peu compliqué dans ses détails ; cependant on ne peut nier qu'il constitue

un mécanisme ingénieux, mais très allemand dans sa forme.

C'est, en résumé, un système de répartition, complété, comme nous allons le voir, par un système de capitalisation (par la constitution du fonds de réserve) destiné en principe à conjurer pour l'instant les aléas de la répartition annuelle, et, espèrent ses fondateurs, à empêcher l'augmentation des charges dans l'avenir, augmentation qui dans ce système allemand est à la merci du chancelier de l'empire par la fixation du salaire moyen.

Jusqu'ici ces charges sont supportées assez aisément par la marine allemande. Néanmoins, on s'est préoccupé de ne pas les augmenter, lorsqu'il s'est agi de la création du fonds de réserve, dont l'organisation va maintenant retenir notre attention.

SECTION IV

DU FONDS DE RÉSERVE

§ 1. — HISTORIQUE

La loi du 13 juillet 1887 avait, dans son article 19, organisé le fonds de réserve de la façon suivante :

« La Berufsgenossenschaft doit constituer un fonds de réserve. Comme contributions additionnelles pour la constitution de ce fonds, il faudra prélever, en majoration aux montants d'indemnités, à la pre-

mière répartition de ces montants, 300 o/o, à la seconde 200 o/o, à la troisième 150 o/o, à la quatrième 100 o/o, à la cinquième 80 o/o, à la sixième 60 o/o, et de là jusqu'à la onzième répartition, chaque fois 10 o/o.

« Al'expiration des onze premières années, les intérêts du fonds de réserve doivent être reversés à ce fonds, aussi longtemps que celui-ci n'a pas atteint le double des besoins annuels. Si ce cas se réalise, les intérêts pourront, pourvu que l'état du fonds de réserve dépasse le double des besoins annuels courants, être employés à couvrir les charges de la Genossenschaft. »

Conformément à ce texte, une contribution additionnelle, calculée sur le montant des sommes versées aux assurés (indemnités, frais de traitement et d'hospitalisation, etc.) et décroissant d'exercice en exercice de 300 à 100 o/o, fut perçue de 1888 à 1898 inclus. En 1899, les onze premiers exercices étant écoulés, il ne fut rien perçu au titre du fonds de réserve, et même les intérêts de ce fonds, soit 36.000 marks environ, furent employés au dégrèvement des cotisations de l'année. Mais, en 1900, il n'y eut pas à la vérité de contribution additionnelle à verser, seulement les 36.000 marks d'intérêts que le fonds de réserve n'avait pas reçus en 1899 lui furent restitués l'exercice courant.

Quant à l'influence de la contribution additionnelle

sur le taux de cotisation, soit 0/0 du salaire, soit par tête d'assuré, elle est assez difficile à suivre au cours de la période 1888-1898, ce qui s'explique parce que ces années composent une période d'expériences et de tâtonnements, au cours desquels les éléments numériques (soit par exemple le nombre des assurés, le montant total des sommes versées aux assurés, le montant total des salaires moyens, etc.) du calcul du taux de cotisation ne sont pas encore définitivement fixés et ne sont pas encore en proportion décisive.

Il est bien certain cependant que la contribution additionnelle imposée par le fonds de réserve fut, pendant les premières années de l'existence de la Seeberufsgenossenschaft, une des charges les plus considérables inscrites au budget de cette association, et même, en 1889 et 1890, la plus lourde de toutes.

Mais, dans les années suivantes, cette charge, bien que toujours importante, fut compensée et atténuée, soit par la disparition ou la diminution d'autres charges, soit par des recettes extraordinaires, de sorte qu'on ne peut pas se rendre bien compte de son action. C'est ainsi qu'en 1894 par exemple, la contribution additionnelle étant fixée à 50 0/0 du montant des indemnités, frais de traitement, etc., soit à un chiffre de M. 138.227, en augmentation sur celui de l'année précédente (M. 135.107),

et les autres données du taux de cotisation étant également en augmentation sur l'exercice antérieur, ce taux baissa cependant de 1,86 o/o en 1893, à 1,75 o/o du salaire en 1894 et de M. 10,82 par tête d'assuré en 1893 à M. 9,91, en 1894 ; la cause de cette diminution est la disparition d'un fonds spécial inaliénable garantissant le fonctionnement de l'institution, et dont la suppression, reconnue possible, eut pour effet de rendre disponibles 75.000 marks, et d'écarter une des charges annuelles jusqu'alors perçues ; cette recette extraordinaire compensa l'augmentation générale des charges mentionnées plus haut pour l'année 1894. De même, en 1897, le gain d'un procès fit réaliser à la Seeberufsgenossenschaft une recette extraordinaire de près de M. 56.000, et le taux de cotisation baissa d'une part à 2,22 o/o du salaire (2,52 en 1896) et à M. 12,68 par tête d'assuré (M. 11,67 l'année précédente) ; il est vrai qu'en ce même exercice 1897, la contribution additionnelle du taux de 20 o/o du montant des sommes versées aux assurés n'était plus que de M. 82.179, en diminution de 25.000 marks environ sur l'exercice précédent, et que les dépenses administratives étaient également en diminution d'environ M. 29.000 sur 1896. Il faut remarquer enfin qu'en 1899 et en 1900, la contribution additionnelle ayant disparu, le taux de cotisation par rapport au o/o du salaire atteignit cependant pour la première fois (1899) son chiffre

le plus élevé (2,67 0/0) auquel il se maintint pour ainsi dire pendant trois exercices (2,67 en 1899, 2,57 en 1900, 2,67 en 1901).

Sous ce premier régime, le fonds de réserve lui-même se constitua sur une base solide et, s'alimentant sans cesse de ses propres intérêts et de la contribution additionnelle, il atteignait en 1900 le montant de M. 1.575.761 après avoir débuté avec une première mise de M. 28.791 en 1888. La colonne 12 du tableau A montre son accroissement progressif au cours de ces treize dernières années (1).

Lorsqu'on procéda à la réforme des lois sur l'assurance ouvrière en 1900, il ne fut pas tout d'abord question de rétablir une contribution additionnelle destinée au relèvement du fonds. En ce qui concerne l'assurance des gens de mer, le projet soumis par le gouvernement impérial à la commission d'examen du Reichstag se bornait à confirmer, quant au fonds de réserve, l'état de choses existant effectivement depuis 1899. Il modifiait en effet comme suit l'ancien article 19 de la loi de 1887 :

« La Berufsgenossenschaft doit constituer un fonds de réserve. Les intérêts produits par ce fonds y sont reversés jusqu'à ce qu'il ait atteint un montant double de celui qui est nécessaire pour couvrir dans l'année le montant des indemnités. Si ce cas se réa-

1. Voir aux annexes, ce tableau A.

lise, et si l'encaisse du fonds de réserve dépasse ce montant, les intérêts pourront, dans la mesure de l'excédent, être employés au dégrèvement des charges de l'association. »

D'ailleurs, la question du fonds de réserve n'intéressait pas seulement la Seeberufsgenossenschaft, mais aussi toutes les Berufsgenossenschaften de l'industrie ou des divers métiers ; dans les différents projets gouvernementaux les concernant, le texte se rapportant au fonds de réserve était partout identique. La discussion suivante eut lieu à propos des Berufsgenossenschaften industrielles, mais ses résultats s'étendirent naturellement à la Seeberufsgenossenschaft.

Tout d'abord, à la première lecture au Reichstag du texte cité plus haut, lors du dépôt du projet de loi modifiant les assurances ouvrières, et au cours des premiers travaux de la commission chargée de l'examen du projet, il ne fut formulé contre cette rédaction aucune critique et aucune observation. Mais lorsque la commission se livra à une étude plus approfondie des articles du projet et convoqua, pour connaître leurs vœux et leurs critiques, les comités directeurs des Berufsgenossenschaften, un de ses membres, M. Schmidt, député d'Erbelfeld, fit, à propos de la constitution du fonds de réserve, la proposition de renoncer au procédé de la répartition annuelle des charges et des ressources nécessaires à

les couvrir (Umlage-Verfahren) pour le remplacer par le procédé de la capitalisation (Capitaldeckung.) A l'appui de sa proposition, M. Schmidt présenta une statistique établie, disait-il, à l'aide des documents officiels les plus irréfutables, et de laquelle il résultait que le procédé de répartition deviendrait, dans un avenir assez prochain, tellement coûteux par l'augmentation incessante des charges annuelles et par le taux de cotisation exagéré en résultant, qu'il serait dangereux de le conserver.

M. Schmidt ne vit pas accepter sa proposition, et il fut même le seul à voter pour elle. Cependant, la commission reconnut qu'en théorie la capitalisation était assurément le meilleur procédé imaginé pour répondre aux charges de l'assurance ouvrière, mais que dans la pratique, il avait l'inconvénient de demander immédiatement aux patrons et autres intéressés un effort pécuniaire considérable, au lieu de mettre, comme la répartition, une progression lente à cet effort; en 1884, le procédé de la capitalisation avait d'ailleurs été repoussé, et, en 1900, il aurait eu l'inconvénient de produire une majoration brusque des charges de 60 o/o.

Pour concilier les avantages des deux systèmes, et avec la pensée de ménager pour l'avenir une transition de l'un à l'autre, la commission combina un compromis sur les bases suivantes :

Il fut admis que l'augmentation incessante du

nombre des pensionnés, du chiffre des pensions et de celui des dépenses administratives, amènerait une élévation incessante du taux des cotisations. Pour y remédier et pour réduire ces charges en partie au moins, on se résolut à tirer du fonds de réserve le moyen de dégrèvement automatique désiré. Dans ce but, on décida de demander de nouveau, pendant un certain nombre d'années, une contribution additionnelle destinée à mettre le fonds de réserve en état de faire face aux frais de l'amortissement prévu ; on estima qu'au bout de ce laps de temps, le taux de la cotisation serait de M. 20 par tête d'assuré, qu'il s'agissait de ne pas le dépasser et même de le réduire, grâce aux intérêts du fonds de réserve ; le dégrèvement serait de M. 3,50 à 4 par tête d'assuré, c'est-à-dire que le taux retomberait à M. 16 ou 16,50. On continuerait à accumuler dans le fonds de réserve les intérêts non employés à l'amortissement, ce qui permettrait, au bout d'un nouveau laps d'années, d'employer tous les intérêts à maintenir le taux de cotisation au-dessous de M. 20.

Pratiquement, il fut décidé de fixer la première période d'application, c'est-à-dire celle de la contribution additionnelle, entre 1900 et 1922 ; après 1922, on ne percevrait plus de contribution et les intérêts du fonds de réserve fourniraient le moyen de maintenir le taux de cotisation à M. 16 environ par tête d'assuré ; en même temps, les intérêts non

employés afflueraient toujours au fonds de réserve, jusqu'à ce qu'enfin ce dernier atteigne l'état de rigidité suffisant (Beharrubgszustand), pour pouvoir, à toute éventualité, maintenir le taux de cotisation définitivement à moins de M. 20, (à M. 16,50 même s'il est possible), cela par le seul emploi des intérêts annuels produits.

Quant à la contribution additionnelle, elle fut établie de la façon suivante : pendant les trois premières années de la première période, elle serait fixée à 16 o/o de l'encaisse du fonds de réserve, mais en comptant avec elle, pour parfaire ce o/o, les intérêts dudit fonds ; pendant les trois années suivantes, elle serait de 9 o/o, puis de 8 o/o, 7 o/o, 6 o/o, 5 o/o, 4 o/o pour les laps de trois années se succédant jusqu'en 1922.

Dans cette dernière année, le fonds de réserve total de toutes les Berufsgenossenschaften, qui était en 1898, après la période de contribution additionnelle de la loi de 1887, de M. 130.573.000 en chiffre ronds, serait alors de M. 549.322.000, et finalement en 1909 de M. 665.000.000 (1). Ces chiffres mêmes indiquent suffisamment que la commission entendait préparer la voie à la capitalisation, pour que celle-ci pût intervenir dans un avenir donné, ou que du moins,

1. Les tableaux A et B aux annexes permettent de se rendre compte de la situation du fonds de réserve depuis l'origine de la Seeberufsgenossenschaft.

ne pouvant appliquer complètement la capitalisation, elle cherchait à s'en rapprocher le plus possible.

§ 2. — ORGANISATION ACTUELLE

L'organisation adoptée par la commission, puis par le Reichstag, est exposée dans l'article 36 de la loi de 1900 se référant au fonds de réserve de la *Seeberufsgenossenschaft*, et ainsi conçu :

« La *Berufsgenossenschaft* doit constituer un fonds de réserve. Seront à ajouter au montant de celui-ci, à dater de la mise en vigueur de la présente loi, pendant trois ans et par an 10 o/o, puis par périodes suivantes de trois ans, 1 o/o de moins jusqu'à ce qu'on ait atteint 4 o/o par an, en comptant les intérêts. A l'expiration de ce temps, il y aura lieu de prendre, sur les intérêts du fonds de réserve, les sommes nécessaires pour écarter toute augmentation du taux de la prime à verser par assuré. Le reste des intérêts continuera à aller au fonds de réserve.

» Dans les cas urgents, l'association peut, avec l'autorisation de l'Office impérial des assurances, recourir, avant le temps fixé, aux intérêts, et si le cas l'exige, au capital du fonds de réserve.

Sur la proposition du comité directeur, l'assemblée générale de l'association peut en tout temps décider que de nouvelles additions seront faites au fonds de

réserve. Ces décisions doivent recevoir l'autorisation de l'Office impérial des assurances. »

Quant aux résultats de cette organisation, le plus essentiel a été jusqu'à présent d'ajouter une charge de plus (1) à celles qui existaient déjà, sans qu'on puisse savoir si ce sacrifice considérable pour certaines Berufsgenossenschaften, permettra jamais de réaliser ce qu'on attend. La combinaison imaginée à l'instigation de M. Schmidt et introduite dans les lois de 1900, a rencontré le plus mauvais accueil dans tous les milieux industriels et dans toutes les Berufsgenossenschaften (qui, sauf une seule, celle des entrepreneurs de travaux d'infrastructure), emploient toutes le procédé de la répartition.

On reproche à la constitution de ce fonds de réserve de surcharger le présent au profit de l'avenir, sans encore être bien sûr d'assurer le sort de ce dernier ; on trouve l'avantage promis, soit le dégrèvement de M. 3,50 ou 4, bien mince en comparaison avec le sacrifice imposé pendant une longue suite d'années ; on estime qu'il est bien hardi de soustraire à l'industrie, jusqu'en 1922, une somme de M. 418.750.000 et, jusqu'en 1959, une somme totale de M. 534.500.000 (2)

1. Voir tableau A aux annexes, la progression de la cotisation par tête d'assuré.

2. Ces chiffres sont obtenus en retirant des sommes prévues par le projet, soit 549.322.000 M. en 1922, et 665.000.000 M. en 1959, celles de 130.573.000 M. qui figuraient au fonds de réserve en 1898.

pour un avantage faible et peut-être problématique.

D'ailleurs, en fait, on n'a pas pu, par ce procédé, arriver à maintenir le taux de cotisation au-dessous du taux de M. 20 qu'on ne voulait pas dépasser. Déjà en 1908, le taux par tête d'assuré, a atteint M. 22,01 (1) et rien ne fait supposer que ce taux pourra redescendre au chiffre prévu.

On peut donc estimer, et en somme avec raison, qu'on a tiré des conclusions trop hâtives de statistiques habilement présentées et d'hypothèses sur l'avenir arbitrairement calculées, et que le fonctionnement du fonds de réserve n'a pas, jusqu'ici, répondu aux espérances de ses créateurs.

1. Voir tableau A aux annexes.

CHAPITRE II

LA PRÉVENTION DES ACCIDENTS

Il ne suffit pas de stipuler des pensions ou allocations pour les gens de mer victimes d'accidents ; il vaut mieux, et en se plaçant tant au point de vue humain qu'à celui des charges de la caisse d'assurance, éviter ces accidents eux-mêmes ; c'est pour les prévenir que la Seeberufsgenossenschaft édicte de nombreuses prescriptions contenues dans les règlements publiés par ses soins, et dont nous allons donner les principales dispositions, pour montrer jusqu'à quel point ces règlements rentrent dans les détails.

Nous examinerons d'abord les prescriptions concernant la prévention des accidents (d'après l'édition du règlement de 1909), ensuite celles relatives à l'établissement de cloisons étanches (d'après l'édition de 1907), enfin celles qui se réfèrent à la limite de charge (d'après l'édition de 1908) (1).

1. Nous n'avons eu entre les mains que ces éditions, et n'avons pu nous procurer de plus récentes, si toutefois il en a été imprimé.

SECTION PREMIÈRE

I. PRESCRIPTIONS DE LA SEEBERUFSGENOSSENSCHAFT CONCERNANT LA PRÉVENTION DES ACCIDENTS A BORD DES NAVIRES

§ 1. — DES VAPEURS ET VOILIERS

Les prescriptions que nous allons exposer s'appliquent en principe aux vapeurs ; celles qui concernent les voiliers sont les mêmes, sauf la disparition des paragraphes concernant les machines et chaudières, et avec l'adjonction de trois paragraphes (66, 67 et 68) concernant les voiles de réserve, le gréement des allèges de haute mer et les mâts et vergues de réserve, et d'un paragraphe (69) concernant les voiliers ayant à bord des machines auxiliaires (donkeys ou petits chevaux).

Tout navire au moment du départ doit être en état de tenir convenablement la mer, c'est-à-dire bien armé, bien équipé, suffisamment lesté ; il doit être muni des appareils nécessaires pour éviter les accidents de pleine mer, et être pourvu des appareils de sauvetage suffisants pour empêcher qu'une avarie ne tourne en catastrophe ; son chargement doit être fait selon certaines règles déterminées. Enfin, la S. B. C. se préoccupe de la façon d'assurer l'exécution des prescriptions.

C'est à ces points principaux différents que se réfèrent les dispositions suivantes.

A. — *Armement et Équipement*

Le règlement s'occupe, à ce sujet, des ancres et chaînes, des machines, du gréement, et contient un modèle d'inventaire indiquant en outre les divers objets que le navire doit emporter.

a) Pour les ancres, chaînes et câbles, le règlement cherche, par de minutieuses précautions, à assurer leur qualité. C'est ainsi qu'il stipule que les uns et les autres seront essayés à l'aide d'une machine acceptée par la Seeberufsgenossenschaft, cet essai étant fait par un fonctionnaire nommé par cette association ou par tout autre expert désigné par elle (1).

Tous les câbles, chaînes et ancres ainsi contrôlés seront signalés sur un certificat conservé à bord. Toutefois, en cas urgent, il pourra être pris à bord des ancres, chaînes et câbles non pourvus de certificat ; mais il y aura lieu alors de les faire vérifier au prochain port de déchargement du navire, lorsqu'il s'y trouvera des machines d'essai répondant aux prescriptions de la Seeberufsgenossenschaft (2).

1. La direction de la Seeberufsgenossenschaft a d'ailleurs le droit de déclarer suffisants les essais faits par les institutions tels que le Lloyd germanique, ou par les organismes d'épreuve reconnus par l'État.

2. Des tableaux annexés aux prescriptions préventives contre les accidents indiquent, pour les ancres, quel peut être leur poids ;

Quant à l'épreuve, elle se règle d'après les points suivants : tout ancre porte la marque de son fabricant ainsi que le numéro de fabrication. L'ancre est pesée très exactement et son poids est ensuite marqué sur elle. Les ancres en fer forgé sont soumises à l'épreuve de tension qui porte surtout sur la résistance des bras. Doivent être rejetées les ancres déformées ou présentant des crevasses, etc. Les ancres en fonte d'acier sont soumises à l'épreuve de flexion, puis à celle de chute (sur un palier de fer ou d'acier), ensuite à l'épreuve au marteau, enfin à l'épreuve de tension.

Les chaînes sont éprouvées par l'essai dit de rupture et sont examinées maillon par maillon. Celles qui se déforment, qui présentent des pailles, etc., sont rejetées.

Les câbles d'acier destinés à remplacer les câbles de chanvre, sont éprouvés par torsion, par surcharge, etc. Les tableaux ont comme base, pour les ancres, le poids (ancre de 75 kgr. de 80, 90, etc., jusqu'à 950 kilos.) ; pour les chaînes, le diamètre du chaînon (depuis 10 mm. jusqu'à 44 mm.) ; pour les câbles de chanvre, la circonférence (de 79 à 43 mm. avec 39 unités).

L'épreuve des câbles peut faire l'objet d'une dis-

pour les chaînes, quels doivent être leur diamètre et leur longueur, et pour les câbles de chanvre, quelles doivent être leur circonférence minima et leur longueur maxima.

pense, lorsque le fabricant atteste que le câble à contrôler a une force de résistance au moins aussi grande que celle qui est indiquée dans les tableaux, attestation que ledit fabricant est autorisé à donner lorsqu'il a une machine d'essai conforme au modèle réglementaire, et qu'il emploie une méthode d'épreuve approuvée par la Seeberufsgenossenschaft ; il doit d'ailleurs se déclarer prêt à subir en tout temps le contrôles des fonctionnaires de la Seeberufsgenossenschaft.

b) *Machines.* — Pour les navires à vapeur, le règlement s'occupe avec détail des machines, chaudières et chambres de chauffe (1) ; celles-ci doivent être bien ventilées. Dans les soutes à charbon, il faut avoir soin de maintenir une ventilation superficielle suffisante, analogue à celle prescrite pour les cargaisons de charbon (§§ 1 et 2).

Les escaliers et échelles conduisant du pont aux cales de machines et de chauffe, doivent être de largeur suffisante et d'emploi commode et sûr, pour que le personnel puisse quitter en tout temps et rapidement lesdites cales (§§ 3 et 4).

Le long des parois des chambres de chauffe seront disposées des mains courantes ou appareils protecteurs permettant au personnel d'éviter les chutes par glissade. De même des précautions spéciales sont

1. § 58 et annexe spéciale n° 6.

prises pour la manutention du charbon dans les cales et soutes (§§ 5 et 6).

Tous les tubes servant de conduite à de la vapeur sous pleine pression, et, sur les vapeurs servant régulièrement au transport de plus de dix passagers, tous les tubes d'adduction pour les services auxiliaires de la machine, doivent pouvoir être vidés en tout temps, même pendant le fonctionnement, pour prévenir les coups d'eau. Les conduites seront en outre recouvertes pour le cas où des éclatements seraient à craindre (§§ 7 et 8).

Les paragraphes 9 et 10 indiquent les conditions dans lesquelles s'effectue le contrôle des tubes et chaudières. Ce contrôle se fait en général à double pression de vapeur et doit avoir lieu au moins tous les cinq ou six ans.

Des tôles protectrices et autres dispositifs protecteurs seront placés à proximité des arbres de couche et en général de tous les points où les mouvements du navire risqueraient de provoquer la chute des mécaniciens et chauffeurs dans les parties en marche des machines (§§ 13, 14 et 15).

Les niveaux d'eau et manomètres doivent être bien visibles et bien éclairés. Les manomètres seront protégés par des enveloppes métalliques ou filets métalliques appropriés. Un système de fermeture facilement accessible permettra d'empêcher que le

personnel soit échaudé par la rupture des niveaux d'eau (§§ 16 et 17).

L'enlèvement des cendres se fera au moyen de câbles et chaînes et de crochets, etc., de bonne qualité, permettant d'éviter la chute des cendres; on n'emploiera pas pour cet usage de câbles de chanvre (§ 18).

Le paragraphe 59 des prescriptions générales rappelle en outre que les chaudières sont soumises quant à leur construction, à leur mise en place, à leur équipement, à leur vérification et à leur traitement, aux prescriptions légales émanant de l'empire et des États confédérés. En particulier, la surcharge des soupapes de sûreté ne doit pas être augmentée sans autorisation administrative.

c) *Gréement*. — En ce qui concerne les mâts et le gréement, le paragraphe 43 des prescriptions préventives générales dispose que, pour la navigation au long cours et dans l'Atlantique, il sera placé à la pointe des mâts des navires en bois ou des navires en métal dont les mâts sont en bois, des paratonnerres atteignant la surface de l'eau; si ces mâts sont en partie en métal et en partie en bois, les paratonnerres devront établir une communication entre les pointes des mâts et les parties métalliques inférieures de ces mâts; si les mâts d'un navire en métal sont eux-mêmes entièrement en métal, on peut se dispenser d'y placer des paratonnerres.

Les paragraphes 44 à 47 indiquent dans quelles conditions l'équipage travaillera dans le gréement, et énumèrent les précautions à prendre en ce cas, ainsi que les dispositifs protecteurs dont seront pourvus le matériel et le personnel (filets, mains courantes, etc.).

d) *Appareils pour les signaux.* — En ce qui concerne les feux et les appareils à signaux, le paragraphe 18 rappelle que les feux devront être disposés conformément au règlement sur les lois marines.

Les feux de position (lanternes de tribord et bâbord et d'avant) de tout navire doivent être examinés par une agence de l'observatoire maritime allemand, et être trouvés conformes aux instructions et règlements administratifs concernant les feux de position des navires. Le certificat dressé à ce sujet sera conservé à bord.

Sur les navires pourvus de lumière électrique, il devra exister un éclairage de secours approprié (§ 21).

Chaque vapeur devra posséder tous les signaux auditifs prescrits, dont les appareils seront maintenus en bon état. Il faudra veiller en particulier à ce que le sifflet à vapeur ou la sirène soient toujours prêts à fonctionner et donnent un son net dès le premier moment, ce qui s'obtiendra en évitant toute condensation d'eau dans les conduits (§ 22).

Tout navire aura à bord un pavillon impérial et un

code de signaux internationaux avec les pavillons nécessités par ce code. Seront seuls dispensés de l'obligation de posséder un code de signaux avec les pavillons s'y rattachant, les navires de moins de 700 mètres cubes de tonnage brut, naviguant dans l'intérieur de la mer du Nord et de la mer Baltique (§ 23).

Les paragraphes 24, 25 et 26 mentionnent les appareils nécessaires pour donner les signaux d'alarme ou pour appeler les pilotes (fusées, boules lumineuses, munitions pour coups de canon, etc.).

B. — *Conditions d'enrôlement de l'équipage*

Les capitaines, officiers et mécaniciens devront être enrôlés conformément aux prescriptions du règlement sur les gens de mer. Mais en outre, tous les navires, faisant la navigation au long cours et la traversée de l'Atlantique et ayant plus de 60 mètres de longueur ou plus de 700 tonneaux de tonnage brut, devront avoir au moins un équipage tel qu'en dehors du capitaine et de deux officiers, il y ait un nombre d'hommes de pont suffisant pour former deux quarts, composés d'au moins un timonier, une vigie et un homme auxiliaire.

Abstraction faite des cas d'urgence, il ne sera enrôlé dans les ports allemands, pour le service de pont, que des marins pouvant prouver qu'ils ont été

examinés sur leur pouvoir visuel et sur leur pouvoir de discerner les couleurs, par l'un des postes d'examen établis par le gouvernement allemand, ou par un médecin délégué par la Seeberufsgenossenschaft. Cet examen se fera conformément aux prescriptions de la circulaire du chancelier de l'empire concernant la matière (Voir ci-après, p. 197).

Les marins, atteints de daltonisme ou ne possédant pas au moins la moitié du pouvoir visuel normal, ne pourront être choisis comme capitaine ou officier et ne pourront être employés au service de vigie.

La présence d'un personnel médical à bord des navires ainsi que l'obligation pour ce personnel de tenir un journal spécial, est réglé d'après les dispositions légales concernant le service de santé à bord des navires de commerce. A défaut de la présence d'un médecin, le capitaine ou du moins l'un des officiers devra posséder un certificat attestant qu'il a subi avec succès un examen officiel de connaissances médicales.

C. — *Dispositions destinées à éviter les Accidents de Personnes*

Ces dispositions sont très nombreuses : nous en avons déjà rencontré en ce qui concerne la protection des machines et chaudières.

a) Les suivantes concernent plus particulièrement le pont :

Le chargement de pont et les appareils de réserve placés sur le pont devront être maintenus fortement pour empêcher qu'ils puissent se détacher. Lorsque le chargement placé sur le pont sera tel que son ensemble constitue une surface très inégale ou présentant des trous, il faudra, à l'aide de planches, disposer des passages commodes et solides pour que l'équipage puisse circuler en sécurité sur le pont. En outre, une corde sera disposée en main courante au milieu et le long du navire. Le chargement de pont ne devra pas excéder ce que permettent la limite de charge et la stabilité du navire, en tenant compte que pendant l'hiver, le gel constitue un danger par l'augmentation de poids qu'il cause (§ 5).

Tout navire ayant plus de 300 mètres cubes de tonnage brut sera pourvu, pour la protection de l'équipage, d'un bordage plein ou de tout autre type ayant une hauteur suffisante. Si le bordage plein est adopté, il devra présenter, en nombre et dans des dimensions suffisantes, des portes pour l'évacuation de l'eau. Sur les vapeurs faisant le transport des passagers, les bordages auront une hauteur minimum de 60 à 110 centimètres, suivant les cas. Pour les bordages autres que les bordages pleins, ils seront en filets de corde ou seront composés de

tiges longitudinales qui se trouveront à 23 centimètres les unes des autres.

Les couvercles d'écouilles se poseront hermétiquement dans leurs alvéoles ; ils seront renouvelés dès que leurs arêtes seront assez usées pour rendre possibles les chutes dans la cale. Dans les navires neufs, les ouvertures d'écouilles auront un encastrement d'au moins 40 millimètres d'hauteur.

Pendant les travaux de chargement et de déchargement, les couvercles d'écouilles seront enlevés ou assujettis de façon à prévenir tout accident. Dès que ces travaux auront cessé, les écouilles seront fermées, ou au besoin protégées par un entourage, par des chaînes, etc.

Les chemins de planches, les passerelles, les escaliers assurant les communications avec la terre devront être de largeur suffisante et seront pourvus, au moins d'un côté, d'un parapet ou d'un câble. Dès l'entrée de la nuit, ils devront être suffisamment éclairés.

Des escaliers de plus de 1 mètre de hauteur seront pourvus, au moins d'un côté, d'une rampe ou d'une main courante ou d'un câble.

Les navires dorénavant mis en chantier devront être pourvus d'échelles de cale fixées par le sommet et par la base et placées les unes au-dessus des autres. Lorsque ces échelles seront remplacées par des esca-

liers, les marches en devront être constamment maintenues en bon état.

Enfin les hommes travaillant hors du bordage devront être protégés des chutes au moyen d'une corde liée à leur corps et assujettie de l'intérieur du bord.

b) Pour les installations et les travaux sous le pont, de nombreuses précautions seront prises.

Au cours des travaux entrepris dans les locaux étroits et mal ventilés, il ne devra pas être fait usage de feux de coke ou de charbon à découvert. Si l'on fait alors usage de poêles, il faudra veiller à la bonne élimination des gaz de combustion.

Les couleurs nuisibles à la santé et les couleurs inflammables seront conservées dans des récipients solides et hermétiquement clos, portant l'indication de leur contenu dangereux et solidement arrimés. Les cales où seront logées ces couleurs inflammables ne devront pas être de température trop élevée, et par suite ne pas être situées à proximité des machines et chaudières ; elles devront, autant que possible, recevoir la lumière du jour. Si cette dernière prescription ne peut être observée, on ne pénétrera dans les cales qu'avec une lampe de sûreté et jamais avec une lampe à feu nu. La manipulation des couleurs dangereuses n'aura lieu que sur le pont et, pour les matières inflammables, pendant le jour et loin des feux découverts.

Les couleurs contenant de l'arsenic ne seront jamais employées pour le revêtement des cales intérieures, et les couleurs inflammables ne le seront jamais dans les cales complètement closes ni dans les locaux dont la ventilation ne peut être suffisante. Lors de l'emploi de ces couleurs, il faudra aérer convenablement les locaux où elles seront employées.

Les cales telles que citernes à eau potable, cases pour le lest, etc., qui seront restées hermétiquement closes pendant un temps prolongé, devront être débarrassées de l'air qu'elles contiennent avant que l'on y puisse pénétrer. Elles seront dangereuses tant qu'une lampe de sûreté, descendue à l'aide d'une corde, s'y éteindra ou vacillera.

Les citernes à pétroles devront être de construction solide. Elles devront être situées de telle sorte que la lumière du jour ou celle des lampes servant à l'éclairage général soit suffisante pour que l'on puisse retirer le pétrole des citernes. Il est interdit de faire usage au cours de ces travaux de lumière à feu nu.

Si les citernes à pétrole sont placées sous le pont, elles seront pourvues de deux conduites atteignant l'air libre, l'une pour l'adduction du liquide, l'autre pour l'entrée et la sortie de l'air et pour l'échappement des gaz.

Les poêles employés à bord des navires devront avoir des cheminées et tuyaux ne pouvant s'obstruer.

Enfin, en ce qui concerne les locaux servant au logement, à la toilette, etc. de l'équipage, il faudra s'en rapporter à la circulaire du Bundesrath en la matière.

D. — *Appareils de Sauvetage*

Le règlement indique que chaque navire sera pourvu de canots en nombre variable, suivant son tonnage, et suivant qu'il emporte ou n'emporte pas de passagers. De même, il devra être pourvu des autres appareils de sauvetage nécessaires.

C'est une autre annexe spéciale qui va s'occuper des canots et appareils de sauvetage avec tout le détail voulu; nous citerons les suivants :

a) *Canots*. — D'après le paragraphe 1^{er} de cette annexe, les vapeurs au long cours, qui ont à bord plus de dix passagers, doivent être pourvus d'un nombre de canots variant de deux (pour les navires d'un tonnage brut de 250 à 1.400 mètres cubes) à seize (pour les navires de 48.000 à 50.000 mètres cubes). Le tonnage des canots eux-mêmes varie de 6 mètres cubes (pour les navires ayant moins de 250 mètres cubes) à 244 mètres cubes (pour les navires ayant de 48.000 à 50.000 mètres cubes) (1). Le navire

1. Pour la navigation au long cours, chaque canot devra avoir un tonnage d'au moins 3 mètres cubes, l'espace occupé par chaque adulte étant compté, suivant la catégorie du canot, pour 0,23 à 0,285 mètre cube (§ 8).

Les données d'après lesquelles se mesure le tonnage des canots sont indiquées dans le § 7 de l'annexe.

devra être pourvu du nombre de bossoirs suffisants pour recevoir les canots, et si la construction du navire ne permet pas de disposer d'autant de bossoirs qu'il y a de canots, les dispositifs destinés à y suppléer devront être tels que le canot pourra être rapidement mis à l'eau.

Les canots devront être du type des sept catégories indiquées dans l'annexe ; sont considérées comme canots de sauvetage les embarcations répondant aux deux premières catégories, c'est-à-dire celles de construction particulièrement résistante.

Toutefois, sur autorisation spéciale, le navire pourra être pourvu de canots en toiles imperméables à double fond de bois ou de métal et telles qu'on en puisse disposer trois sous une paire de bossoirs.

Lorsque, par suite de circonstances spéciales, le nombre de canots prescrits ne suffirait pas pour toutes les personnes prises ou à prendre comme passagers, il faudrait suppléer au tonnage de sauvetage insuffisant au moyen d'un matériel auxiliaire, consistant en canots démontables, en radeaux, en sièges flottants, etc. Ces appareils de sauvetage doivent être disposés de façon à ne pas encombrer le pont et à ne pas compromettre la sécurité du navire.

Ils doivent être placés de façon à être protégés contre les coups de mer et à ne pas gêner les travaux sur le pont (§ 11).

Ils doivent être toujours en état de navigabilité : à

cet effet ils sont examinés une fois par an, et mention de l'examen et de l'état des embarcations est faite sur le journal du bord (§ 13 des prescriptions préventives générales). Ils seront, au cas où il y aurait plus de dix passagers à bord, mis en état au moins toutes les quatre semaines, et en tout autre cas, au moins tous les trois mois. On vérifiera en même temps si la remise à l'eau immédiate est possible (§ 15 des prescriptions préventives).

Chaque canot doit être pourvu du matériel suivant :

Pour les deux premières catégories, un mât et une voile, une boussole, un baril avec 15 kilos d'huile à filer pour calmer les vagues ; à chaque extrémité, une hachette, une lanterne pouvant brûler huit heures, et sur les navires au long cours, une caisse imperméable garnie de biscuits en bon état.

Pour tous les canots sans distinction, des courroies, des seaux, des avirons, etc.

L'équipement que nous indiquons pour les deux premières catégories est l'équipement complet ; il n'est obligatoire que pour quatre canots. Les catégories trois et suivantes sont armées, en principe, moins complètement que les deux premières (§ 10 de l'annexe).

Les vapeurs, faisant la navigation de l'Atlantique et la navigation au long cours et ayant à bord moins de dix passagers, ou n'ayant pas de passagers, ne

sont pas liés, quant au nombre de canots, par les prescriptions concernant les navires à passagers. Ils doivent seulement avoir, de chaque côté du navire, sous bossoirs ou fixés à tout autre dispositif permettant une mise à l'eau rapide, autant de canots, en bois ou en métal, qu'il est nécessaire pour que tout l'équipage puisse y prendre place. Le tonnage total de ces canots doit correspondre à l'espace total nécessaire, d'après le paragraphe 8 de l'annexe, pour toutes les personnes qui se trouvent à bord.

Les appareils pour la mise à l'eau des canots doivent être tels que leur fonctionnement soit très rapide. Les bossoirs doivent être toujours prêts à fonctionner immédiatement (§ 9 de l'annexe).

b) *Bouées et ceintures de sauvetage.* — Les navires pour lesquels le nombre de canots prescrit est moindre de six, doivent avoir à bord six bouées de sauvetage et les navires de tonnage plus grand autant de bouées qu'ils doivent avoir de canots. Les bouées neuves doivent pouvoir supporter un poids de 14 kilogrammes. Elles doivent consister en grands morceaux de liège d'une pièce; elles ne doivent pas être faites avec des déchets de liège comprimé, etc.; sont de même interdites les bouées gonflées par introduction d'air. A chaque bouée, doit être assujettie une corde de sûreté. Les bouées doivent être disposées sur le pont supérieur, à des endroits appropriés et de telle façon qu'elles puissent immé-

diatement être détachées en cas d'usage. Une bouée de sauvetage doit se trouver au couronnement du navire ou à proximité immédiate.

En dehors des bouées et des canots de sauvetage, il doit y avoir à bord une ceinture de sauvetage par personne. Cette ceinture doit pouvoir porter un poids d'au moins 8 kilogrammes. Elles doivent être placées dans un endroit connu des passagers aussi bien que de l'équipage et où elles sont facilement accessibles en tout temps; elles seront vérifiées au moins une fois par an (§§ 1, 12, 13 et 14).

Signalons enfin que, d'après le paragraphe 16 de l'annexe, toutes les dispositions qui précèdent ne s'appliquent pas aux passagers ou hommes d'équipage indigènes dans les pays d'outre-mer ou au naufragés recueillis à bord (1).

c) Aux appareils de sauvetage, nous joignons les prescriptions concernant les *mesures destinées à prévenir les incendies*.

Sur tout navire de plus de 150 mètres cubes de tonnage brut, devra se trouver une pompe à vapeur avec tout le tuyautage nécessaire, le tout facilement accessible. Sur tous les vapeurs longs-courriers, ayant habituellement plus de 100 personnes à bord, il y aura des appareils éprouvés, acceptés par la

1. Pour les navires faisant le grand ou le petit cabotage, avec ou sans passagers, les prescriptions concernant le long cours font l'objet d'une application réduite.

Seeberufsgenossenschaft, et destinés à l'extinction du feu, au moyen de la vapeur ou de gaz arrêtant la combustion.

Sur les navires de plus de 100 mètres de long et, en général, sur tous les navires ayant des cabines de passagers, seront disposées des cloisons transversales, placées à 40 mètres d'intervalle environ et destinées à empêcher la propagation du feu ou de la fumée. En outre, tout un matériel de seaux, de casques pour circuler dans la fumée, etc., est prévu.

Les pompes (1) et leurs accès et conduites devront toujours être maintenues en bon état de fonctionnement. Elles feront l'objet d'un nettoyage spécial, lorsque le navire transportera des marchandises susceptibles de les engorger (grains en vrac, goudron, charbon, guano, sable, etc.) (§ 3).

E. — *Prescriptions concernant les chargements*

En ce qui concerne les chargements, les prescriptions générales s'occupent spécialement des grains, puis des terres et autres chargements en vrac susceptibles de se modifier et de se transformer pendant le voyage, ensuite des charbons, puis des substances dangereuses et enfin du lest.

D'après le paragraphe 73, il faut entendre par

1. Les pompes sont également celles d'épuisement.

grains, toutes les sortes de graines, semences, légumes secs et fruits à pépins.

Si le grain est chargé en vrac, il faut avoir soin qu'il arrive jusqu'au pont, ou bien, s'il reste encore un espace libre, que le chargement soit couvert et alourdi suivant les usages maritimes.

Si des sacs contenant également du grain sont placés sur un chargement en vrac, il faudra faire le nécessaire pour éviter que ces sacs ne s'enfoncent dans la cargaison en vrac. Il faudra éviter également que les grains ne puissent obstruer les pompes et leurs conduits.

Lorsque les chargements en vrac sont transportés par des navires longs-courriers, la cale doit être divisée par des cloisons longitudinales et transversales disposées selon que tout le chargement est en vrac, ou bien que le chargement est mixte.

D'après le paragraphe 74, il sera de même disposé une forte cloison étanche dans le sens de la longueur du navire, lorsque toute la cargaison se composera de terre et autres chargements susceptibles de se tasser.

Le paragraphe 75 concerne les chargements de charbon, et prévoit notamment la disposition des cloisons nécessitées en ce cas. Les paragraphes 76 à 82 donnent la suite des mesures à prendre pour ventiler les cargaisons de charbon, pour éviter le contact de ce chargement avec d'autres chargements dangereux, ainsi qu'avec les lumières à feu nu, etc., pour vérifier

la température de la cale, pour provoquer l'élimination des gaz, etc.

Le paragraphe 83 renvoie, pour le transport des substances dangereuses (explosifs, matières inflammables, etc.), aux prescriptions édictées par les États confédérés.

D'après le paragraphe 84, lorsque le lest se composera de matériaux instables, comme le sable, la terre ou produits similaires, il devra être fixé de façon à ne pas causer de danger par son déplacement. Pour les navires de plus de 7 m. 60 de large, faisant le long cours et le grand cabotage, il sera fait usage, pour contenir ce lest, de cloisons longitudinales.

F. — *Inventaire*

Le règlement contient enfin une nomenclature de tout ce qui doit se trouver à bord, et qui ne figure pas sous une rubrique spéciale. On y rencontre : les cartes marines nécessaires ; des lanternes closes pour circuler dans les cales et dans les chambres des machines ; la quantité d'huile nécessaire pour filer de l'huile en cas de gros temps (10 kilos au moins pour le grand cabotage, 50 kilos au moins pour le longcours) ; les instruments de précision (boussoles, chronomètre, sextant, baromètre, etc.) et outils (forge de campagne, haches, marteaux, etc.) énumérés au

paragraphe 61. Les boussoles doivent être examinées avant d'être mises en usage ou après transformation ou réparation, par une agence de l'observatoire maritime ou par toute autre institution désignée à cet effet par la Seeberufsgenossenschaft ; elles doivent naturellement être en bon état (1).

L'inventaire comprend également un exemplaire des prescriptions sanitaires élaborées par l'office impérial de santé, les remèdes, objets de pansement, etc., indiqués par lesdites prescriptions. Tous ces objets seront placés dans une caisse ou armoire située dans un endroit sec et seront vérifiés chaque année, au moins une fois, par un médecin ou pharmacien, allemand autant qu'il sera possible.

Les instruments de précision autres que les boussoles seront vérifiés dans les mêmes conditions que les boussoles. Ces vérifications seront constatées par un certificat qui sera conservé à bord. Le capitaine et les officiers devront veiller strictement à ce que ces instruments soient entretenus en bon état ; ils devront mettre hors de service tous les instruments qu'ils ne pourront réparer eux-mêmes.

1. Les chronomètres seront vérifiés tous les trois ans ainsi qu'après chaque grande avarie. Les cartes seront tenues au courant. Les baromètres seront vérifiés dans les mêmes conditions que les boussoles, chronomètres et autres instruments (58 à 68).

G. — *Prescriptions diverses*

Pour terminer sur ce sujet remarquons que le règlement indique également le rôle et les devoirs de chacun; signalons notamment les suivants :

« Depuis le début du chargement jusqu'à la fin du chargement, lorsque le capitaine et le second quittent simultanément le navire (ce qui d'après le Code de commerce n'est permis qu'en cas d'urgence), il faudra préalablement commander, parmi les officiers ou l'équipage, un représentant convenable.

» Ceci s'applique également avant le commencement du chargement et après la fin du chargement, lorsque le navire se trouve dans un port qui n'est pas sûr, ou dans une rade n'offrant pas de sécurité.

» En cas de danger urgent ou lorsque le navire se trouve en mer, le capitaine doit être à bord, lorsqu'une nécessité urgente ne justifie pas son absence.

» Dans tous les cas mentionnés ci-dessus, un mécanicien au moins ou un individu propre à le représenter, doit en outre se trouver à bord. »

Sur tout navire, la barre du gouvernail et le poste de la vigie seront toujours régulièrement occupés. L'officier de quart se tiendra sur le pont, qu'il ne pourra quitter qu'en cas d'urgence (§ 11).

H. — *Mesures d'exécution*

Les prescriptions concernant la prévention des accidents se terminent par des « dispositions d'exécution », déterminant notamment les pouvoirs dévolus à la Seeberufsgenossenschaft pour assurer l'exécution de ces prescriptions.

a) Le paragraphe 102 précise d'abord ce qu'il faut entendre, au sens des prescriptions, par « navigation au bornage », par « petit cabotage », par « grand cabotage », par « navigation Atlantique » et par « navigation au long cours ».

Le bornage est la navigation dans les estuaires, les havres et autres eaux où le flot ne pénètre pas.

Le petit cabotage est la navigation le long des côtes du continent et des îles de la mer du Nord, depuis le cap Gris-Nez jusqu'au canal Agger, y compris les trajets du continent à Heligoland, puis dans Cattegat au sud de Frederikshavn, dans le Skagerrak, au sud de Lyseki dans les Belts et dans le Sund, ainsi que le long des côtes de la Baltique.

Le grand cabotage est la navigation entre tous les ports de l'Europe, de la Méditerranée et de la mer Noire, ainsi que la navigation dans les eaux d'outremer de même nature.

La navigation Atlantique est la navigation à l'inté-

rieur de l'océan Atlantique, et la navigation à l'intérieur de l'océan Indien et de l'océan Pacifique.

Le long cours est toute navigation dépassant les limites posées pour tous les autres trajets.

b) D'après le paragraphe 103, la direction de la Seeberufsgenossenschaft conserve le droit d'autoriser, après consultation du comité de section compétent et d'un homme de confiance, dans des cas isolés et pour des trajets spéciaux, des dérogations réglées d'après les circonstances et ayant fait l'objet d'une sollicitation. Les requêtes à cet effet devront être remises à un homme de confiance, au comité de section ou au comité de la Seeberufsgenossenschaft.

Lorsqu'une dérogation aura été admise, l'équivalence des mesures adoptées ainsi que leur mise en vigueur, sera décidée par la direction de la Seeberufsgenossenschaft, après audition du comité de section compétent et d'un homme de confiance (§ 104).

c) Les installations, organisations, etc., sans utilité et paraissant dangereuses au comité directeur et au comité de section compétent, devront être enlevées ou modifiées le plus tôt possible (§ 105).

d) Conformément à la loi sur l'assurance-accidents des gens de mer, un exemplaire des prescriptions sera affiché dans le poste d'équipage de tous les navires appartenant à la Seeberufsgenossenschaft (§ 106).

e) Les délégués des offices des gens de mer (See-

mannsæmter), justifiant de leurs qualités, et les fonctionnaires techniques de la Seeverufsgenossenschaft ont le droit de pénétrer en tout temps à bord des navires ou dans les chantiers, etc., et de procéder à leur inspection ; sur leur demande, les papiers du bord et les rôles devront leur être présentés séance tenante. L'accès des locaux, installations, etc., à inspecter devra leur être facilité (§ 107).

Chaque armateur est tenu d'avoir son navire en état pour les inspections des représentants de la Seeverufsgenossenschaft (§ 108).

f) Tout armateur est tenu de donner suite, d'une manière absolue, aux dispositions prévues par la direction de la Seeverufsgenossenschaft, en vue de l'exécution des prescriptions pour la prévention des accidents (§ 109).

Ceux qui auront contrevenu à ces prescriptions pourront être frappés par la direction de la Seeverufsgenossenschaft, conformément aux dispositions des paragraphes 118, alinéa 1, de la loi du 30 juin 1900 sur l'assurance-accidents des gens de mer, d'une amende pouvant atteindre 1.000 marks ou du classement, dans une classe plus élevée, du tarif des risques, ou bien, dans le cas où le navire ou exploitation se trouve déjà dans la classe la plus élevée ou n'est pas soumis à un tarif de risques, d'une taxation supplémentaire pouvant atteindre le double du montant des cotisations.

Conformément aux paragraphes 118, alinéa 3 et 122, alinéa 2, de la même loi, les capitaines et patrons sont responsables, concurremment avec l'armateur, pour l'observation exacte des prescriptions préventives et en particulier pour la mise en place et le maintien en bon état des installations et dispositions, ainsi que pour la présence des objets d'équipement et d'armement prescrits. Toute négligence peut être frappée d'une amende pouvant atteindre M. 100 (§ 110).

Les membres de la Seeberufsgenossenschaft peuvent intenter un recours devant l'Office impérial des assurances contre les décisions prises contre eux par la direction de la Seeberufsgenossenschaft, en vertu du paragraphe 110, alinéa 1, cela dans un délai de deux semaines après que la signification leur en a été faite ; ils peuvent de même, en ce qui concerne les décisions pénales prises contre eux par l'office des gens de mer, en vertu du paragraphe 110, alinéa 2, intenter, dans un délai de deux semaines après la fin du voyage, un recours devant l'administration supérieure dont relève l'office des gens de mer (§ 111).

g) En cas de sauvetage d'individus sinistrés à bord de navires allemands ou pendant les travaux se rattachant à la navigation allemande, ainsi que dans le cas où des accidents ont été prévenus à bord de navires allemands, la direction de la Seeberufsgenossenschaft accorde, lorsqu'elle le juge à propos, des

primes d'un minimum de M. 10 et d'un maximum de M. 1.000 Les requêtes pour l'obtention de ces primes doivent être adressées à un homme de confiance, à un comité de section ou à la direction de la Seeberufsgenossenschaft, et doivent contenir un exposé des faits exact et digne de foi.

§ 2. — DES CHALUTIERS ET CANOTS A VAPEUR

Des dispositions spéciales s'appliquent à toute une série de navires qui sont les chalutiers à vapeur, les lougres à vapeur et les canots à moteur.

a) *Chalutiers à vapeur*. D'après le paragraphe 85, les prescriptions préventives concernant les vapeurs, sont applicables à bord de tout chalutier à vapeur, et à dater du 1^{er} janvier 1911, le capitaine ou le second ou maître d'équipage ou un mécanicien devra être en possession d'un certificat attestant qu'il a suivi avec succès un cours sur les premiers secours à donner en cas d'accident à bord. Sont compétentes, pour délivrer ces certificats, les commissions d'examen instituées près des écoles de navigation ou créées par la société des pêcheries allemandes (Deutscher Seefischerei-Verein) ainsi que les officiers du service de santé des navires de guerre chargés de la surveillance de la pêche maritime.

(Le paragraphe 11 des prescriptions concernant les voiliers reproduit la même disposition).

En ce qui concerne les canots et appareils de sauvetage, le paragraphe 86 décide que pour les chalutiers qui ne dépassent pas le 61^e degré de latitude nord, un canot de bois ou de métal est suffisant. Ce canot doit être du type de « sauvetage » et doit être assez grand pour contenir tout l'équipage ; il doit pouvoir être rapidement mis à l'eau de chaque côté. Il devra y avoir, en outre, à bord quatre bouées de sauvetage, dont une du type de « sauvetage nocturne » ; en outre, le nombre des ceintures de sauvetage devra être égal à celui des personnes se trouvant à bord.

Les paragraphes 89 et 90 concernent la hauteur et la disposition du bordage (qui devra notamment être plein à l'avant du navire, et avoir 90 centimètres de hauteur sur toute sa longueur).

Les paragraphes suivants contiennent les prescriptions relatives aux écoutilles, à leur fermeture, à l'accès des machines et chaudières, aux appareils de chauffage et d'éclairage, à la fermeture des soutes à charbon et à glace (interdiction de la fermeture dite à baïonnette simple), ainsi que de la citerne à eau potable.

Aux termes du paragraphe 96, l'arrimage des filets doit être tel que l'eau puisse s'écouler facilement par les portes d'eau.

D'après le paragraphe 97, les chalutiers n'ont pas besoin de se munir d'une forge de campagne ni d'une échelle dite de tempête.

Le paragraphe 98 prescrit que les compas des chalutiers seront vérifiés une fois chaque année, et le paragraphe 99 décide que les chalutiers auront à bord les mêmes pièces de machines en réserve que celles prescrites pour le petit cabotage.

b) *Pour les lougres de pêche à vapeur*, il y aura lieu de suivre les mêmes prescriptions que pour les chalutiers, sans que toutefois certaines d'entre elles soient d'application stricte (§ 100).

c) *En ce qui concerne les canots à vapeur*, le paragraphe 101 décide ce qui suit :

« Au point de vue des dispositions générales ainsi que des feux et signaux, ces embarcations suivront les mêmes règles que les vapeurs. Elles seront armées d'ancres, de chaînes et de cordages, conformément à leur grandeur et à leur rayon de navigation. Elles pourront remplacer la chaîne d'ancre par un câble. Elles seront pourvues de bouées et ceintures de sauvetage conformément à leur rayon de navigation. Les petits canots à moteur ne sont pas tenus d'emmener une embarcation plus petite. Sur chacun d'eux, se trouveront deux appareils extincteurs d'incendie ainsi qu'un seau. Les feux devront être bien protégés en cas de mauvais temps. Chaque canot à vapeur devra être pourvu d'avirons

ou de voileure. L'inventaire comprend une boussole, une gaffe, une sonde à main, une longue-vue, un jeu de pompe. »

En ce qui concerne le moteur et son matériel, le paragraphe 101 renvoie au paragraphe 21 de l'annexe 6, concernant les mesures applicables aux machines et chaudières.

SECTION II

PRESCRIPTION DE LA SEEBERUFGENOSSENSCHAFT CONCERNANT LES CLOISONS ÉTANCHES

§ I. — VAPEURS

D'après les prescriptions concernant la prévention des accidents à bord des vapeurs, des cloisons étanches devront être disposées comme suit :

A) *Cloisons obligatoires pour tous les vapeurs.* — Ces cloisons sont imposées par les prescriptions préventives dans leur texte général (§ 4), alors que les autres font l'objet d'une annexe spéciale, qui forme un complément des prescriptions.

L'une d'elles, dite « cloison de collision », allant du fond au pont supérieur (c'est-à-dire au pont s'étendant d'un bout à l'autre du navire), devra être placée à une distance suffisante de la proue, c'est-à-dire de façon à ce que cette distance, mesurée à la ligne

de charge, ne soit pas moindre du vingtième de la longueur du navire, entre proue et poupe. Il ne pourra être fait d'ouverture dans la cloison de collision au-dessus du double fond.

D'autre part, une cloison étanche, atteignant le pont principal, devra être placée à chaque extrémité de l'espace occupé par les machines et chaudières.

Si le pont principal se trouve au-dessus de la ligne extrême de chargement, les cloisons seront surhaussées jusqu'au pont suivant.

Sur les navires à hélice, une cloison transversale atteignant le pont principal ou un pont placé au-dessus de la ligne extrême de chargement assurera la fermeture étanche de la partie arrière avant la poupe.

B) *Cloisons spécialement obligatoires pour les navires faisant les grands voyages ou dépassant une longueur de 90 mètres.* — Le paragraphe 5 des prescriptions préventives décide que pour les vapeurs faisant le service des passagers dans la navigation Atlantique et dans celle au long cours, il faudra appliquer les prescriptions contenues dans l'annexe 1, concernant les cloisons étanches pour les vapeurs à passagers dans la navigation hors d'Europe (éd. de 1907).

Ces prescriptions s'appliquent également à tous les navires faisant, dans le grand cabotage, le service des passagers, dès que leur longueur dépasse

90 mètres (dispositions applicables pour les navires mis en chantier à partir du 1^{er} janvier 1910).

C) *Autres cloisons prescrites.* — Celles-ci sont prescrites par l'annexe spéciale, qui comprend deux groupes de dispositions : le premier, de beaucoup plus important, s'applique aux navires neufs (c'est-à-dire mis en construction depuis la publication des prescriptions); le second aux navires construits, c'est-à-dire à transformer ou à réparer.

a) *Navires neufs.* — Le premier groupe comprend deux catégories de vapeurs : les vapeurs à marche rapide, qui sont des bâtiments de forte construction à grande vitesse, servant presque exclusivement au transport des passagers et ne pouvant prendre que peu de chargement par rapport à leur grandeur.

Les vapeurs à chargement et à passagers, qui sont des bâtiments de construction moyenne à vitesse modérée, qui transportent de grandes quantités de marchandises, et, en outre, régulièrement plus de 50 passagers.

Pour ces deux catégories, l'annexe énumère d'abord le nombre des cloisons étanches, avec la distance à maintenir entre elles, puis elle fixe le mode de construction de ces cloisons.

α) En ce qui concerne le premier point, la distance des cloisons étanches entre elles doit être mesurée de telle façon que le navire puisse encore flotter au

cas où il se produirait une voie d'eau remplissant certaines d'entre elles d'après les données ci-dessous ; le navire doit encore flotter, alors même que l'eau remplirait :

1° Pour les vapeurs à marche rapide :

De plus de 180 mètres de long, deux compartiments voisins avec 5 o/o de déduction pour toutes les cales situées sous le pont où vient aboutir la cloison ;

De 150 à 180 mètres de long, deux compartiments voisins avec déduction de $16 \frac{2}{3}$ o/o pour les cales sous le pont où viennent aboutir les cloisons ;

De 120 mètres à 150 mètres de long, deux compartiments avec $33 \frac{1}{2}$ o/o de déduction pour toutes les cales sous le pont où viennent aboutir les cloisons ;

De 100 à 120 mètres de long, les deux compartiments avant ou un compartiment quelconque, dans les deux cas avec 5 o/o de déduction pour toutes les cales sous le pont où viennent aboutir les cloisons.

Jusqu'à 100 mètres, un compartiment quelconque avec 5 o/o de déduction pour toutes les cales sous le pont où viennent aboutir les cloisons ;

2° Pour les vapeurs à chargements et passagers :

De plus de 180 mètres de long, deux compartiments voisins avec une déduction de 5 o/o pour les chaudières, machines et cales avant et arrière et de

16 $\frac{2}{3}$ o/o pour toutes les autres cales sous le pont où viennent aboutir les cloisons ;

De 150 à 180 mètres de long, deux compartiments voisins avec une déduction de 5 o/o pour les machines, chaudières et cales avant et arrière, et de 33 $\frac{1}{3}$ o/o pour toutes les autres cales sous le pont où viennent aboutir les cloisons ;

De 120 à 150 mètres de long, les deux compartiments avant ou un compartiment quelconque avec déduction de 5 o/o pour les machines, chaudières et cales avant et arrière, et de 10 o/o pour toutes les autres cales sous le pont où viennent aboutir les cloisons ;

De 100 à 120 mètres de long, un compartiment quelconque avec 5 o/o de déduction pour les machines, chaudières et cales avant et arrière et de 20 o/o pour toutes les autres cales sous le pont où viennent aboutir les cloisons ;

De 90 à 100 mètres de long, un compartiment quelconque, avec déduction de 5 o/o pour toutes les machines, chaudières et cales avant et arrière et de 30 o/o pour toutes les autres cales sous le pont où viennent aboutir les cloisons.

β) Quant au mode de construction des cloisons étanches transversales, l'annexe 1 stipule que ces cloisons seront construites d'après les prescriptions du Lloyd germanique (§ 19) s'appliquant aux navires de haute mer en acier. Lesdites prescriptions seront

soumises à l'Office impérial des assurances au cas où un changement y serait projeté.

Il faudra éviter le plus possible de pratiquer des ouvertures dans les cloisons transversales, et en tout cas il ne faudra y procéder que dans les points où le service du navire le nécessite absolument.

Aucune porte ne devra être posée dans la cloison de collision au-dessous du pont où vient aboutir cette cloison; il en sera de même dans les cloisons situées entre deux cales à marchandises au-dessous de la ligne de charge extrême. Dans toutes les autres cloisons transversales au-dessous de cette même ligne, ne sont permises que les portes à glissière ou à guillotine ou autres portes de même nature. Il est permis de placer des portes à battants entre le pont inférieur et la ligne extrême de charge pour le passage du chargement, mais ces portes devront être fermées avant le départ du navire et devront constamment être tenues fermées pendant la traversée. Il faudra mentionner dans le journal de bord que ces portes ont été fermées avant le commencement du voyage.

S'il existe une porte étanche dans la cloison située entre la cale des chaudières et la cale des marchandises, cette porte devra être, autant que possible, tenue fermée par les temps de brouillard.

En général, les cloisons transversales ne devront pas être pourvues d'ouvertures à judas pour le pas-

sage des eaux de pompe. Ce n'est que dans les navires sans double fond que seront permises ces ouvertures dans la cloison entre la cale des chaudières et celle des machines. Les cloisons étanches longitudinales servant par exemple à séparer la cale des machines des autres cales, devront, par contre, être toujours pourvues d'ouvertures à judas ou de portes pour le passage des eaux.

Tous les judas et portes dont il vient d'être fait mention devront, s'ils sont en tôle d'acier, satisfaire au moins aux prescriptions du Lloyd germanique.

Les portes des cloisons devront pouvoir être fermées rapidement au moyen d'un dispositif se manœuvrant par le haut. Il devra en outre exister un dispositif à signal indiquant la fermeture de ces portes.

b) *Navires déjà construits.* — Pour le groupe des navires déjà construits, les prescriptions concernant les cloisons étanches décident que, lorsque les différents compartiments du navire seront entièrement vidés, lors d'une transformation ou d'un allongement du corps du navire ou lors du renouvellement de la chaudière et des machines, les cloisons étant ainsi dégagées, il faudra vérifier l'état des plaques composant ces cloisons. Si ces plaques sont trop faibles, il faudra les renforcer et au besoin faire disparaître les ouvertures non réglementaires. Sur les navires du second groupe, s'appliquent naturelle-

ment les dispositions prévues quant à la fermeture des portes pendant la traversée pour le premier groupe (1).

c) *Dispositions communes aux deux groupes de vapeurs.* — Les dérogations aux dispositions concernant les deux groupes devront être dans chaque espèce approuvées par la direction de la Seeberufsgenossenschaft.

§ 2. — VOILIERS

Quant aux voiliers, toutes les dispositions sur les cloisons étanches les concernant sont contenues dans le paragraphe 4 des prescriptions pour la prévention des accidents à bord des voiliers ainsi conçu :

« Sur tous les voiliers en acier mis en chantier après l'entrée en vigueur des présentes prescriptions, des cloisons étanches seront disposées comme suit :

» A une distance suffisante de la proue, il faut placer une cloison étanche transversale (cloison de collision), qui devra aller du fond au pont supérieur c'est-à-dire celui couvrant le navire d'un bout à l'autre. La place de cette cloison de collision doit être choisie de telle sorte que sa distance de l'arête arrière de la

1. Les prescriptions concernant les cloisons étanches de vapeurs se complètent par dix graphiques donnant les types d'application pratique pour les différentes catégories de navires.

proue, mesurée à la ligne de charge, ne soit pas moindre d'un vingtième de la longueur du navire entre proue et poupe. Il ne devra exister dans la cloison de collision aucune ouverture au-dessus du double fond.

» Les allèges et autres bateaux qui sont habituellement remorqués doivent avoir, outre la cloison de collision à l'avant, une autre cloison dans la partie arrière. »

SECTION III

PRESCRIPTIONS DE LA SEEBERUFSGENOSSENSCHAFT CONCERNANT LA LIMITE DE CHARGE (FRANC-BORD)

Le paragraphe 4 des prescriptions concernant les voiliers, et le paragraphe 6 des prescriptions concernant les vapeurs disent en substance qu'une limite de charge sera fixée pour chaque navire par la direction de la Seeberufsgenossenschaft, en se basant sur les dispositions contenues dans l'annexe concernant le franc-bord et après avis du Lloyd germanique. Cette limite de charge extrême sera indiquée sur le navire par une marque spéciale.

Le navire ne doit pas être chargé plus lourdement que ne le permet la ligne de charge fixée, et de même, il ne devra être chargé jusqu'à la marque

de franc-bord qu'autant qu'il conservera la stabilité suffisante pour le voyage qui va être entrepris.

Les prescriptions sur le franc-bord actuellement applicables sont celles de l'édition de 1903 pour les navires construits avant le 1^{er} janvier 1909, et celles de l'édition de 1908 pour les navires construits depuis le 1^{er} janvier 1909.

Nous ne nous occuperons que de l'édition de 1908.

Les prescriptions de 1908 se divisent en deux parties, l'une concernant les vapeurs et l'autre visant les voiliers et allèges de haute mer.

§ I. — VAPEURS

Ces bâtiments sont classés suivant dix types se différenciant d'après la structure du pont et les superstructures.

a) *Définition du franc-bord et des données qui servent à le déterminer.* — Le paragraphe premier définit le franc-bord, qui est la hauteur comprise entre l'arête supérieure du pont principal ou du spardeck, et la ligne de flottaison mesurée sur le côté du navire à mi longueur du navire. La mesure de cette hauteur varie suivant le type du navire, la nature des superstructures, etc.

Le tirant d'eau est la mesure comprise entre l'arête inférieure de la quille et la ligne de flottaison.

Le paragraphe 2 définit, en mètres, les principales mesures du navire.

La longueur du navire est mesurée dans la ligne de charge depuis l'arête avant de la proue jusqu'à l'arête arrière de la poupe.

La largeur prise pour déterminer le degré de plein est la plus grande largeur mesurée sur l'arête extérieure de la surface externe, telle qu'elle figure dans la lettre de jauge et au registre de jauge.

La profondeur latérale est mesurée sur le côté du bord à mi longueur du navire, depuis l'arête supérieure de la quille jusqu'au point d'où est mesuré le franc-bord.

La profondeur de la cale est la profondeur depuis l'arête supérieure du double fond jusqu'au pont, telle qu'elle est indiquée dans la lettre de jauge et au registre. Cette mesure subit dans certains cas des modifications pour la détermination du degré de plein.

Le paragraphe 3 définit le degré de plein, qui s'obtient en divisant le tonnage en mètres cubes sous le pont, tel qu'il est indiqué dans la lettre de jauge, par le produit de la longueur, de la largeur et de la profondeur de cale.

Le tonnage sous le pont est tout le contenu de la cale limité par le double fond d'une part, par l'intérieur des flancs d'autre part et enfin par le pont principal ou le spardeck.

Ce même paragraphe énumère ensuite longuement les procédés qu'il faudra employer pour établir le tonnage de la cale, lorsqu'il ne sera pas suffisamment indiqué par la lettre de jauge ou lorsque le type du navire aura été modifié ou ne répondra pas aux caractéristiques générales. Puis, il indique un autre procédé de mesure du degré de plein à l'aide du dessin des lignes du navire, par le moyen de tables de chiffres constants.

b) *Détermination du franc-bord.* — α) *Tables spéciales.* — Le paragraphe 4 renvoie pour la détermination du franc-bord aux tableaux A et B, annexés aux prescriptions, tableaux dont les données sont la profondeur latérale et le degré de plein. Ces tableaux sont calculés pour les navires à pont entier, classés conformément aux prescriptions du Lloyd germanique de 1908 pour la classe la plus élevée. Puis le paragraphe indique avec détails le procédé à suivre pour appliquer ces tableaux aux différents types de navires, en tenant compte de l'absence de superstructure, ou de la présence de superstructure partielle, etc., des corrections intervenant alors dans l'établissement des calculs.

β) *Éléments divers pouvant exercer une influence sur le calcul de franc-bord.* — 1° Le paragraphe 5 contient toute une série de dispositions générales sur l'emploi des superstructures dans la détermination du franc-bord et notamment dans celle du rap-

port de la longueur des superstructures à la longueur du navire. Ne sont alors prises en considération que les superstructures s'étendant de bord à bord. Leur longueur n'est alors comptée, de l'arête avant de la proue à l'arête arrière de la poupe, que jusqu'au point auquel se mesure la longueur du navire, d'après le paragraphe 2 ; toute partie dépassant ces points n'entre pas en ligne de compte. Leur hauteur est mesurée entre les points d'où se mesure le franc-bord. Elles sont comptées, quant à leur longueur, pour le tout ou pour partie, suivant la nature des dispositifs servant à la fermeture des ouvertures dans leurs cloisons. Ces dispositifs sont répartis en trois classes, suivant la force de matériaux, la nature de la fermeture, etc. Le paragraphe expose, avec détails, l'application de ce classement au calcul de la longueur des superstructures de diverses catégories (gail-lard, etc.).

2° Mais les prescriptions ne s'arrêtent pas là ; elles cherchent à prévoir toutes les hypothèses pour les résoudre ; c'est ainsi qu'il est dit que, au cas où la longueur du navire ne correspond pas absolument avec la longueur moyenne donnée dans les tableaux A et B, il y a lieu de corriger la détermination du franc-bord : cette correction doit se retrancher ou s'ajouter, suivant que la longueur réelle est plus grande ou plus petite que la longueur moyenne (§ 7).

De même les paragraphes suivants donnent les

règles applicables pour la détermination du franc-bord des navires construits avec des matériaux légers.

3^e Il peut arriver, et en fait cela se produit très souvent, qu'il y ait des ouvertures dans les parois extérieures d'un navire.

Le règlement s'occupe des conséquences qui en résultent. Ces ouvertures pratiquées dans les parois extérieures d'un navire n'ont aucune influence quant au franc-bord, si elles sont établies de telle sorte qu'elles ne doivent être ouvertes que dans le port pour la prise du charbon ou l'embarquement du chargement, et si leurs dispositifs de fermeture présentent la force minima de la paroi attenante, et sont hermétiquement fermés, avant que le navire prenne la mer, par des boulons placés à environ 150 millimètres les uns des autres, ou par tout autre procédé sûr.

Par contre, lorsqu'il existe, dans un entrepont au-dessous du pont principal, des hublots latéraux ou autres ouvertures similaires, le franc-bord doit être augmenté lorsque l'arête inférieure de ces ouvertures ne se trouve pas à une hauteur suffisante au-dessus de l'eau. La mesure de cette augmentation dépend de la nature des ouvertures et de leurs dispositifs de fermeture.

Pour les hublots ordinaires, composés de verres suffisamment épais et suffisamment assujettis, la ligne maxima de charge extrême pour l'eau de mer

ne doit pas se trouver à moins de 150 millimètres au-dessous de l'arête inférieure de l'ouverture latérale la plus basse. Mais lorsqu'en outre les hublots sont renforcés par un fort couvercle placé à l'extérieur devant l'armature de la fenêtre, ils n'influent pas sur la détermination du franc-bord (§ 10).

4° Ce n'est pas tout : d'après le paragraphe 11 le franc-bord obtenu d'après les tables n'est applicable que si le logement des machines et chaudières au-dessus du pont supérieur est suffisamment haut et fort, et présente des dispositifs permettant de fermer toutes les ouvertures en cas de mauvais temps ; de même, ce franc-bord ne sera valable que si toutes les écoutilles existant dans le pont supérieur sont de construction régulière et ferment hermétiquement. Lorsque ces conditions ne sont pas remplies, le franc-bord doit être augmenté en tenant compte de la navigation à laquelle est occupé le navire.

5° Le paragraphe 12 dispose que pour les voyages entrepris en hiver (au nord du 35° degré de latitude nord, du 1^{er} octobre au 1^{er} avril), il faudra faire une addition au franc-bord, d'après les indications des tableaux A et B. Cette augmentation sera réduite d'un quart pour les voyages entrepris en hiver dans les limites du grand cabotage. Pour les vapeurs dont la longueur va jusqu'à 100 m. 50, le franc-bord sera augmenté en hiver de 50 millimètres pour les traversées dans les eaux de l'Atlantique

nord, d'un port d'Europe quelconque ou d'un port méditerranéen vers la côte orientale de l'Amérique du Nord au-dessus du cap Hattéras et réciproquement.

D'après le paragraphe 13, il est permis, pendant la belle saison, pour les voyages dans l'océan Indien et dans l'océan Pacifique (de Suez à Singapour d'une part, et d'autre part entre les tropiques, à l'est de Singapour), de diminuer le franc-bord de la même quantité que celle fixée pour l'augmentation pour les voyages d'hiver.

Le paragraphe 14 détermine la diminution de franc-bord admise pour les trajets en eau douce.

6° D'après le paragraphe 15, la direction de la Seebefugnisgesellschaft est autorisée à permettre, après avis du Lloyd germanique, des dérogations pour des cas très spéciaux, non prévus par les prescriptions.

Enfin, le paragraphe 16 décrit la marque spéciale qui devra être placée de chaque côté du navire pour en indiquer le franc-bord et détermine les conditions dans lesquelles cette marque sera appliquée.

§ 2. — VOILIERS

Les prescriptions pour la détermination du franc-bord des voiliers et des allèges de haute mer concordent, dans leur structure générale, avec celles que

nous venons d'exposer pour les vapeurs. Toutefois, elles s'attachent moins à spécialiser les types de navires, se bornant à distinguer les navires en bois, ceux en métal (fer ou acier) et ceux dits composites, c'est-à-dire construits en métal et en bois.

En tenant compte de ces très légères modifications, les définitions du franc-bord, du tirant d'eau, de la longueur, de la largeur, de la profondeur latérale, de la profondeur de cale et du degré de plein, sont les mêmes (§§ 1, 2 et 3).

Le franc-bord se détermine à l'aide d'une seule série de tableaux, établie d'après les prescriptions du Lloyd germanique de 1908, pour la classe la plus élevée avec, pour données, la profondeur latérale, le degré de plein (variant suivant que le navire est en bois, en métal ou composite) et la longueur du navire. En outre, une correction est prévue pour une différence de 1 mètre dans la longueur. On tient compte en outre, pour les navires en bois, de la nature du bois (dur ou tendre) pour augmenter, dans une certaine mesure, le franc-bord. Les corrections pour la longueur du navire et pour la chute d'avant se déterminent et s'appliquent de façon légèrement différente (§§ 4, 6 et 7).

Les superstructures font toujours l'objet d'une déduction de franc-bord (§ 5).

Une augmentation du franc-bord n'est pas prévue pour les voyages d'hiver, mais les voiliers d'un

tonnage brut de moins de 100 tonneaux peuvent, du 1^{er} avril au 1^{er} octobre, pour les trajets ne dépassant pas sensiblement les limites du petit cabotage, être un peu plus chargés que ne le permettent les règles exposées, sans que toutefois cette augmentation de charge puisse dépasser la déduction de franc-bord prévue en eau douce (§ 9). Au contraire, pour les voiliers faisant en hiver des traversées dans l'Atlantique Nord de n'importe quel port européen ou méditerranéen, vers la côte est de l'Amérique du Nord au-dessus du cap Hatteras et réciproquement, le franc-bord sera augmenté de 75 millimètres.

En ce qui concerne l'influence des ouvertures existant dans le pont ou dans le flanc du navire sur le franc-bord, les mêmes dispositions qu'aux vapeurs sont applicables (§ 11).

Enfin, les paragraphes 12 et 13 des prescriptions concernant les voiliers reproduisent (avec une légère modification dans le paragraphe 13) les dispositions contenues dans les paragraphes 15 et 16 des prescriptions concernant le franc-bord des vapeurs et ci-dessus rappelées.

§ 3. — DISPOSITIONS D'EXÉCUTION COMMUNES AUX
VAPEURS ET AUX VOILIERS

Les prescriptions concernant le franc-bord se complètent par des dispositions d'exécution com-

munes aux vapeurs et aux voiliers. Elles se résument comme suit :

La direction de la Seeberufsgenossenschaft établit pour chaque navire un certificat de franc-bord donnant les résultats des calculs faits par le Lloyd germanique pour chaque navire, sur la base des prescriptions concernant le franc-bord. Ce certificat donne donc, en mètres, le franc-bord en eau de mer en été, la déduction de franc-bord en eau douce, l'augmentation de franc-bord en hiver, l'augmentation de franc-bord en hiver dans l'Atlantique Nord, la déduction de franc-bord dans l'océan Indien et dans l'océan Pacifique, pendant la belle saison, le point (ligne de pont) d'où se mesure le franc-bord. Puis il reproduit le schéma de la marque de franc-bord du navire. Pour les voiliers, il n'est pas fait mention sur le certificat de l'augmentation de franc-bord pour l'hiver, ni de la déduction pour l'océan Indien et l'océan Pacifique.

Le Lloyd germanique, chargé de l'établissement des calculs de franc-bord, inscrit lui-même ces calculs sur le certificat, et appose sa signature au-dessous.

La marque de limite extrême de charge figurant au certificat est appliquée effectivement sur le navire par un fonctionnaire technique de la Seeberufsgenossenschaft.

C'est de même un autre fonctionnaire technique

de la S. B. G. qui est chargé de relever toutes les caractéristiques du navire devant servir à l'établissement du calcul de franc-bord. Il relève ces caractéristiques sur un formulaire qu'il transmet au Lloyd germanique.

Le reste des dispositions d'exécution est consacré à certaines règles à suivre pour les navires ne répondant pas absolument aux prescriptions de construction du Lloyd germanique de 1908 pour les classes les plus élevées de vapeurs et de voiliers, pour le placement des navires dans une classe inférieure, etc. ; puis à des explications techniques sur l'application de certaines des prescriptions concernant le franc-bord des vapeurs (notamment celle du § 6 et 10).

Nous avons tenu à donner toutes ces prescriptions malgré leur nombre et quelquefois le peu d'intérêt qu'elles semblent présenter pour les profanes, pour montrer la minutie des règlements allemands. Tout est prévu et calculé ; les moindres détails ont attiré et retenu l'attention des auteurs du règlement.

C'est là une caractéristique importante qu'il convient de relever et de signaler.

La S. B. G. a édicté des prescriptions multiples et extrêmement détaillées, et cependant, comme nous le verrons, ces prescriptions sont très généralement

observées ; les sanctions pénales, prévues n'ont pas souvent l'occasion d'être appliquées (1).

Il faut voir là un des bons côtés du système allemand : ce sont en effet les intéressés eux-mêmes qui ont légiféré pour prévenir les accidents dont la charge leur incomberait. Rien d'étonnant alors à ce qu'ils aient pris le maximum de précautions, et qu'ils soient disposés à les appliquer de bonne volonté ; cette application stricte a d'ailleurs donné les meilleurs résultats, ainsi que le montreront les statistiques que nous allons joindre à l'examen du fonctionnement de sa S. B. G., auquel nous arrivons maintenant.

1. Voir *infra*, p. 198 et 200 : le rapport de 1908 de la S. B. G. signale 3 amendes et 12 avertissements pour inobservation du franc-bord, et 15 amendes et 95 avertissements pour inobservation des prescriptions concernant la prévention des accidents.

CHAPITRE III

FONCTIONNEMENT DE LA SEEBERUFSGENOSSENSCHAFT

C'est dans le rapport administratif publié chaque année par le comité directeur et soumis à l'assemblée générale, que se trouvent les meilleurs matériaux pour l'étude de l'application pratique des statuts de la Seeberufsgenossenschaft, des prescriptions concernant la prévention des accidents, de celles concernant le franc-bord, etc...

Le rapport de 1908, publié le 5 juin 1909, contient 20 rubriques (1) que nous aurions voulu suivre

1. Les 20 rubriques sont : 1° Organisation ; 2° Administration ; 3° Rôles des navires ; 4° Assurance obligatoire statutaire ; 5° Assurance volontaire ; 6° Accidents et indemnités d'accidents ; 7° Contentieux ; 8° Bilan de 1907 ; 9° Bilan de 1908 ; 10° Décompte spécial des frais d'administration ; 11° Fonds de réserve ; 12° Mesures préventives contre les accidents ; 13° Application des prescriptions concernant le franc-bord ; 14° Entente avec les États étrangers pour l'admission réciproque des mesures concernant le franc-bord ; 15° Application à bord des navires allemands de

fidèlement, afin de donner une impression aussi exacte que possible des procédés de travail administratif généralement adoptés en Allemagne ; mais cet exposé littéral nous est rendu impossible, d'abord parce que certaines rubriques, séparées arbitrairement dans le rapport, traitent d'objets de la même nature, que nous devons au contraire rapprocher pour la clarté de notre étude (tels sont par exemple les n^{os} 8 à 11, qui traitent tous des questions financières), tandis que d'autres (par exemple celle des actes administratifs) réunissent des questions d'ordre très divers, entre lesquelles n'existe qu'un lien administratif fictif ; ensuite, parce que le contenu de certaines autres ne répond que très partiellement à l'énoncé du titre (par exemple, la première, intitulée « Organisation » et qui ne contient qu'une liste du personnel, analogue à celle d'un de nos annuaires administratifs), ou n'a pour nous qu'un très faible intérêt (par exemple, les n^{os} 18 et 20).

Cependant, ces restrictions faites, nous avons suivi autant que possible le rapport de 1908, en consultant fréquemment, comme base de compa-

prescriptions étrangères concernant la prévention des accidents ; 16° Navires disparus ; 17° Mesures prises dans l'intérêt des petits armateurs ; 18° Responsabilité de tiers (il s'agit des procès engagés contre des tiers responsables d'accidents) ; 19° Assistance sociale pour les gens de mer à l'étranger (cette rubrique, spéciale à l'année 1908, donne un tableau complet de la législation des pays étrangers, européens, y compris la France) ; 20° Divers.

raison, les rapports des trois années précédentes, ou même des années antérieures(1).

§ 1. — PERSONNEL ÉLU ET PERSONNEL ADMINISTRATIF

Si l'on considère la liste des membres du comité directeur de la Seeberufsgenossenschaft, des comités de sections, des délégués des diverses sections à l'assemblée générale, des administrateurs, tant de l'administration centrale que des sections, des hommes de confiance, des fonctionnaires techniques, on remarque que les membres titulaires et les membres suppléants des comités et des assemblées générales ou de section appartiennent tous, naturellement, à la catégorie des patrons, puisque l'assurance-accidents est entièrement à la charge des patrons.

En revanche, les conseils d'arbitrage, présidés par un magistrat ou fonctionnaire de l'état sont composés, par parties égales, de représentants des patrons et de représentants des ouvriers. Parmi ces derniers on relève, à côté de professionnels tels que des capitaines, des maîtres d'équipage, etc., des représentants de métiers tout différents, par exemple, chose curieuse, même un assez grand nombre de restaurateurs.

1. Nous ajouterons quelques chiffres extraits du rapport pour l'année 1909 (daté du 4 juin 1910) et qui nous parvient seulement au moment de mettre sous presse.

Les hommes de confiance sont en majorité des capitaines, des inspecteurs de pilotage, des maitres de port, etc.

Les fonctionnaires du contrôle technique sont des capitaines et des ingénieurs.

Des six sections, celle de Hambourg est de beaucoup la plus importante. C'est elle qui compte le plus grand nombre de délégués, d'hommes de confiance et qui a le conseil d'arbitrage le plus occupé et le plus nombreux.

Les conseils d'arbitrage sont au nombre de 19, (c'est-à-dire que, parmi les conseils d'arbitrage de toute l'étendue de l'empire, 19 comptent des assesseurs appartenant aux professions et métiers maritimes et sont compétents en matière d'accidents maritimes). Le siège de certains de ces conseils est situé fort avant dans l'intérieur des terres, puisque parmi les villes pourvues d'un conseil d'arbitrage figurent Cologne, Dusseldorf, Lunebourg, etc.

§ 2. — ACTIVITÉ ADMINISTRATIVE

Nous allons donner sous ce titre les renseignements que nous fournit le rapport, et qu'on a coutume en France de rassembler dans les sociétés de prévoyance, par exemple sous le titre : « Rapport moral du chef du secrétariat. » Ces renseignements se réfèrent, en

effet, aux principaux événements qui ont intéressé la Seeberufsgenossenschaft : modifications apportées au statut, achat d'un immeuble social, mesures mises en vigueur pour la première fois, etc. ; ils comprennent en outre une brève statistique de tous les actes accomplis directement soit par le comité directeur, soit par les membres de ce comité, soit enfin par les bureaux.

Dès lors on comprendra mieux, malgré sa confusion apparente, l'énumération d'opérations administratives, de statistiques ou même de questions extra-administratives que renferme ce document.

a) C'est ainsi qu'il donne d'abord des indications purement statistiques dont l'intérêt est de montrer l'activité des divers organes de la caisse.

Nous voyons que le comité directeur de la Seeberufsgenossenschaft a tenu en 1908 trois séances, au cours desquelles il a examiné et décidé 108 affaires.

Qu'en outre, 2.248 affaires ont été soumises par correspondance aux membres du comité et ont été réglées par la même voie. Que la correspondance générale, en augmentation constante, se chiffre, pour 1908, par 114.326 pièces à l'arrivée et au départ. Que le bureau de la Seeberufsgenossenschaft a occupé 59 fonctionnaires, non compris ceux de la caisse maritime, etc. (en 1909, 62 fonctionnaires).

Il ressort également des renseignements qui nous sont fournis que la comptabilité de la Seeberufs-

genossenschaft a été examinée, au moins une fois par mois, par un expert en écritures, qu'elle a en outre été soumise à une instruction inopinée de l'Office impérial des assurances et qu'au cours de toutes ces opérations de contrôle, aucune irrégularité n'a été relevée, preuve de sa parfaite régularité.

b) A côté de ces indications nous trouvons mentionnées dans le rapport d'un fait du plus grand intérêt pour nous. Le chancelier de l'Empire après consultation des autorités compétentes, a procédé, par circulaire du 31 décembre 1908, à la fixation quinquennale du montant moyen du salaire mensuel servant de base à l'évaluation du salaire annuel des personnes appartenant à l'équipage de navires allemands. Cette fixation de salaire n'a modifié que très peu les dispositions de la précédente. Le changement le plus important est l'augmentation de 65 à 68 marks par mois pour le salaire des matelots en pied. Les moyennes de salaire fixées par le chancelier, pour cette nouvelle période de cinq ans, dépassent assez sensiblement les salaires effectifs auxquels se font actuellement les enrôlements dans les différents ports allemands. Ceci s'explique par ce fait, d'une part, que la fixation s'applique à toutes les côtes allemandes, et d'autre part que les bases adoptées pour le calcul des nouvelles moyennes ont été les salaires payés du 1^{er} janvier 1905 au 31 décembre 1907 (d'après documents officiels des

offices des gens de mer), c'est-à-dire pendant une période d'apogée économique (1).

c) A un autre point de vue, le rapport signale des essais faits pour améliorer le fonctionnement de l'assurance ou en assurer la stricte exécution.

C'est ainsi par exemple que le 26 mars 1908, le comité directeur a pris la décision de faire visiter à leur domicile une partie des titulaires de pensions, cette visite étant faite par les soins d'un médecin désigné à cet effet et en consultation avec les médecins traitants. Les visites ont eu lieu dans trois localités et 55 titulaires de rentes y ont été soumis. Les commissions médicales ont pu constater dans 30 cas une amélioration notable ou complète et ont pu, en conséquence, réduire les rentes ou même les supprimer. Dans la majorité des cas, la réduction de la rente a été prononcée par les conseils d'arbi-

1. Dans le rapport de 1909 (paru en juin 1910) il faut signaler que la S. B. G. s'est énergiquement déclarée contre l'avant projet d'une nouvelle organisation de l'assurance ouvrière, dans laquelle les Berufsgenossenschaften auraient perdu un de leurs droits les plus importants, celui de fixer les pensions, droit qui aurait été transféré à des offices locaux d'assurances. Le projet définitivement déposé le 12 mars 1910, a tenu compte de cette opposition. Mais la S. B. G. proteste encore contre le dessein, contenu dans le projet définitif, de fonder toutes les assurances (invalidité, accidents. etc.) dans une seule loi, ce qui ferait disparaître la personnalité et l'indépendance des Berufsgenossenschaften. Cette protestation de la S. B. G. méritait d'être signalée, comme une marque de l'esprit particulariste allemand.

trage compétents, car plus de cinq ans s'étaient écoulés depuis la première fixation de la rente. Les décisions prises n'ont été attaquées que dans 5 cas ; dans 3 cas, le recours a été rejeté, 2 cas restant en suspens. L'économie réalisée par ces réductions ou suppressions de pensions se monte à 4.287 marks par an.

d) Enfin, entres autre renseignements, mentionnons que le rapport de 1908 ne signale aucune amende ou poursuite prononcée ou engagée contre des armateurs ou des assurés. Ces mesures semblent peu fréquentes. En 1905, des poursuites furent engagées dans 2 cas contre deux simulateurs qui furent condamnés l'un et l'autre à une amende de 30 marks, l'un par le tribunal des échevins de Bremerhaven, l'autre par le tribunal des échevins de Memel. En 1906, le comité directeur a prononcé une amende de 300 marks contre un armateur qui avait fait des déclarations de salaire inexactes (application du § 143 de la loi sur les accidents des gens de mer). En 1907, une amende de 100 marks fut infligée à un armateur pour une contravention analogue.

§ 3. — NAVIRES ASSURÉS

Nous allons, sous ce paragraphe, donner les renseignements statistiques que nous fournissent les

rapports sur le nombre des navires assurés ; ceci est destiné à montrer non pas tant l'accroissement de la flotte allemande que l'intérêt qu'il y avait à prévoir pour elle une législation spéciale d'assurances.

Le tableau ci-dessous donne le relevé des inscriptions au cadastre (1) depuis que la Seeverufsgenossenschaft est en activité :

	Date	Maisons d'armement	Bateaux Entreprises de pêche assimilées à vapeur et autres	Totaux
1 ^{er} janvier 1888.....	1790	28	—	1818
— 1890.....	1755	30	—	1785
— 1895.....	1578	30	—	1608
— 1900.....	1357	28	41	1426
— 1901.....	1347	32	38	1417
— 1902.....	1321	38	39	1398
— 1903.....	1336	41	35	1412
— 1904.....	1337	45	37	1419
— 1905.....	1375	41	47	1463
— 1906.....	1363	42	51	1456
— 1907.....	1339	40	56	1435
— 1908.....	1358	42	66	1466
— 1909.....	1359	45	62	1466
— 1910.....	1414	44	57	1515

Pour l'année 1909, la nombre des navires figurant

1. Voir ci-dessus p. 68 ce qu'est le cadastre.

au registre de la Seeberufsgenossenschaft (1) était de 3.534 au 31 décembre, dont 3.058 navires de commerce et 476 bateaux de pêche. Les navires de commerce comprenaient 922 voiliers en bois (dont 49 allèges), 487 voiliers en fer ou en acier (dont 98 allèges), 23 voiliers avec machines auxiliaires (dont 22 en bois et 1 allège) et 1.626 vapeurs (dont 94 remorqueurs). Les 476 bateaux de pêche comprenaient 92 voiliers en bois, 95 voiliers en fer ou acier, 68 voiliers en métal avec machines auxiliaires et 221 chalutiers à vapeur. Le nombre total des voiliers en bois était donc de 1.014, celui des voiliers en fer de 582, celui des voiliers avec machines auxiliaires, de 91, et celui des vapeurs de 1.847.

Ont été déclarés perdus en 1909, 21 voiliers en bois, 9 voiliers en métal et 17 vapeurs, soit en tout 47 navires de commerce, auxquels il faut ajouter 5 vapeurs de pêche (2).

Ces chiffres actuels sont relativement très élevés ;

1. Le registre des navires (Schiffsregister) comprend les seuls navires.

2. Le rapport nous apprend également qu'en 1908, 15 voiliers en bois, 12 voiliers en fer et 30 vapeurs, soit en tout 57 navires de commerce ont été vendus à l'étranger. Les constructions nouvelles effectuées en Allemagne ont été de 91, dont 20 voiliers en bois, 15 voiliers en fer, 1 voilier à machine auxiliaire, 55 vapeurs ; il faut y joindre 14 vapeurs de pêche et 18 voiliers de pêche ; l'étranger a fourni 31 bâtiments neufs, dont 2 voiliers en bois, 10 en fer et 19 vapeurs ; il a vendu en outre 24 navires de commerce dont 5 voiliers en bois, 11 en métal et 8 vapeurs.

la progression en a été rapide : en effet depuis la fondation de la Seeberufsgenossenschaft, le mouvement des navires est donné dans les tableaux ci-après :

a) Navires de commerce :

		V. avec				Total
		Voiliers en bois	Voiliers en fer	machine auxiliaire	Vapeurs	
		—	—	—	—	—
1 ^{er} janvier	1888....	2332	174	—	683	3189
—	1890....	2069	227	—	813	3109
—	1895....	1547	351	—	926	2824
—	1897....	1358	348	—	981	2687
—	1900....	1139	396	—	1107	2642
—	1901....	1082	409	—	1208	2699
—	1902....	1040	419	—	1282	2741
—	1903....	1007	426	—	1332	2765
—	1904....	996	457	—	1401	2854
—	1905....	1015	460	—	1405	2880
—	1906....	988	457	—	1499	2944
—	1907....	968	448	13	1553	2982
—	1908....	960	454	17	1588	3019
—	1909....	944	469	20	1613	3046
—	1910....	922	487	23	1626	3058

La flotte de commerce a donc en moins depuis 1888 1410 voiliers en bois, soit 60,46 o/o, tandis que l'augmentation des voiliers en métal est, depuis la même date, de 313 soit 179,88 o/o. Quant à l'augmentation des vapeurs, qui est constante, elle est actuellement de 943 soit 138,07 o/o.

b) Navires de pêche :

		Avec mach.			Total
		En bois	En fer	Auxil. A vapeur	
1 ^{er} janvier 1897.....		58	16	—	105
— 1900.....		70	28	—	127
— 1901.....		82	28	—	122
— 1902.....		85	29	—	121
— 1903.....		87	32	—	135
— 1904.....		91	41	—	144
— 1905.....		92	44	—	172
— 1906.....		95	67	—	183
— 1907.....		98	83	17	196
— 1908.....		101	86	29	239
— 1909.....		94	89	59	234
— 1910.....		92	95	68	221

La flotte de pêche a été incorporée à la Seeberufsgenossenschaft (du moins en partie) par décisions du Bundesrath des 14 juin 1895 et 6 février 1896. Pour la première fois en 1909, le nombre des bateaux à voile construits en bois a diminué (de 7 unités). Par contre, celui des bateaux avec machines auxiliaires a passé de 29 à 59 en une seule année, ce qui prouve que dans les constructions neuves, ce type est de beaucoup le plus apprécié. Pour les chalutiers à vapeur proprement dits, leur nombre a subi une baisse légère (5 unités), qui se continue en 1909.

Quant au tonnage total des différents types de

navires et de l'ensemble de tous les navires, il s'exprime par les chiffres suivants :

	Voiliers en bois m ³	Voiliers en fer m ³	Vapeurs m ³	Total
1 ^{er} janv. 1888.	1.692.262	451.662	1.884.097	4.028.021
— 1909.	177.655	1.145.983	10.660.471	11.984.109
— 1910.	169.578	1.098.180	10.844.780	12.118.538

soit une augmentation totale de 8.084.517 m³ soit (actuellement 201 0/0) contre 198 0/0 en 1908.

Le tonnage total a donc subi, depuis 1888 :

Pour les voiliers en bois, une diminution de 90 0/0 (contre 89 0/0 en 1908, et 88 0/0 en 1907) ;

Pour les voiliers en fer, une augmentation de 143 0/0 (contre 154 0/0 en 1908 et 161 0/0 en 1907) ;

Pour les vapeurs, 476 0/0 (contre 466 0/0 en 1908, et 454 0/0 en 1907) ;

Pour l'ensemble de tous les navires, une augmentation de 201 0/0 (contre 198 0/0 en 1908, et 193 0/0 en 1907).

Cela montre, ainsi que nous l'avons dit, l'énorme développement de la marine marchande allemande en ses dernières années, et comme tous ces navires sont inscrits à la Seeberufsgenossenschaft, on voit l'importance croissante de cet organisme.

Ceci ressortira plus nettement encore des statistiques concernant le personnel assuré.

§ 4. — PERSONNEL ASSURÉ

Ce personnel comprend les marins assurés obliga-

toirement, certains petits patrons également assurés obligatoirement (§ 52 du statut) et les assurés volontaires.

A. — *Marins*

Le nombre des marins appartenant aux équipages de tous les navires dépendant de la Seerberufsgenossenschaft a été de :

Année	Marins	Dont, en armateurs assurés obli- gatoirement en vertu du § 52 (1) des statuts
1890.....	37.580	—
1891.....	38.026	—
1892.....	37.882	—
1893.....	37.943	—
1894.....	37.694	—
1895.....	36.824	—
1896.....	37.848	—
1897.....	39.227	—
1898.....	39.985	—
1899.....	41.954	—
1900.....	47.073	—
1901.....	50.036	—
1902.....	52.816	786
1903.....	56.197	796
1904.....	55.724	832
1905.....	59.295	823
1906.....	62.717	799
1907.....	66.346	800
1908.....	67.754	815
1909.....	67.682	835

1. Voir p. 45 et 160.

Le nombre des assurés est resté sensiblement le même de 1890 à 1895, et même dans cette dernière année, il a diminué de 870, mais de 1896 à 1909, il s'est presque doublé et il ne s'est produit de nouvelle diminution qu'en 1904 (473). La plus forte augmentation constatée est celle de 1900, le nombre des assurés s'étant accru cette année-là de 5.119 unités. En 1903, 1905, 1906 et 1907, l'augmentation a varié entre 3.300 et 3.600. En 1908, elle n'a plus été que de 408 ; en 1909, il y a une légère diminution (72 personnes).

Cet état de choses s'explique d'une part par la situation économique dans les années correspondantes, et d'autre part par l'application des lois modifiées de 1900 pour les assurances et de 1902 pour la réglementation du service des gens de mer. L'année 1900, qui précéda la crise de 1901, fut brillante au point de vue économique ; d'ailleurs, le commerce ne fut pas extrêmement atteint par cette crise, qui toucha surtout les banques et l'industrie. En revanche, la faible augmentation de l'année 1908 s'explique par le fait qu'à cette époque, et comme conséquence de la nouvelle crise commerciale allemande, beaucoup de navires de la flotte de commerce restèrent immobilisés dans les ports.

B. — *Assurance obligatoire des petits patrons*

Cette assurance est celle qui est imposée, en vertu du paragraphe 52 des statuts révisés de la Seebefugnisgenossenschaft, aux petits armateurs appartenant eux-mêmes à l'équipage de leur navire. Au 1^{er} janvier 1909, le nombre de ces assurés était de 815 et au 1^{er} janvier 1910 il était de 835. Depuis 1905, le nombre de ces assurés varie d'ailleurs à peu près constamment entre 800 et 830. Les 815 assurés de 1908 représentent un salaire moyen annuel de 767.822 marks (791.322 M. en 1909).

Dans le courant de l'année 1908, 14 accidents donnant lieu à indemnité nouvelle, se sont produits parmi ces assurés et ont entraîné les dépenses suivantes :

Frais du traitement médical.....	M.	60,05
Frais de traitement curatif et d'entretien....	M.	740,10
Pensions à des proches pendant le temps de traitement à l'hôpital :		
A 3 femmes légitimes.....	M.	59,90
A 8 enfants.....	M.	171
Pensions à 10 blessés.....	M.	1.185,70
Pension à des survivants :		
A 5 veuves	M.	869,45
A 8 orphelins	M.	1.008,20
Frais funéraires.....	M.	251,80
Total.....	M.	4.346,20

1. En 1909, il y a eu 15 accidents qui ont coûté : M. 3.360.85.

La charge d'ensemble produite jusqu'au 31 décembre 1908 depuis le 1^{er} janvier 1902, date à laquelle l'assurance obligatoire des petits armateurs est entrée en vigueur, a été de M. 165.512,77.

C. — *Assurance volontaire*

Les paragraphes 57 et 58 des statuts de la Seebefugnisgenossenschaft autorisent les armateurs, qui ne sont pas déjà soumis aux dispositions du paragraphe 52, ainsi que les pilotes travaillant à leur compte, et aussi les personnes non soumises à l'assurance employée par une entreprise maritime, à s'assurer volontairement ou à être assurés par leur patron.

Le nombre de ces assurés était au 1^{er} janvier 1908 de 289 et au 1^{er} janvier 1909 de 264, dont 223 capitaines ou autres personnes et 71 pilotes; 60 assurances s'éteignirent dans le courant de 1908, mais 65 nouvelles assurances furent sollicitées, dont 62 par des armateurs et 3 par des pilotes.

Le montant servant de base à l'assurance a été de M. 548.286 en augmentation de M. 15.232 sur l'année précédente, à cause des 5 assurances nouvelles.

§ 5. — ACCIDENTS ET INDEMNITÉS D'ACCIDENTS

a) *Statistique des accidents arrivés, et de ceux donnant lieu à indemnités.* — Depuis 1888, le nombre des accidents a été annuellement de :

	Accidents	Blessures	Décès
	—	—	—
1888	854	654	200
1889	1352	903	449
1890	1509	1112	397
1891	1875	1443	432
1892	1872	1403	469
1893	2067	1576	491
1894	2008	1596	412
1895	2185	1599	586
1896	2287	1881	406
1897	2376	2034	342
1898	2419	1957	462
1899	2594	2173	421
1900	2971	2301	670
1901	2967	2517	450
1902	3043	2639	404
1903	3345	2870	475
1904	3185	2901	284
1905	3481	3002	479
1906	3846	3441	405
1907	3804	3473	331
1908	3377	3058	319
1909	3103	2843	260
Total :	<u>56.520</u>	<u>47.376</u>	<u>9.144</u>

Il résulte des chiffres précédents que, en 1908, le nombre des accidents a été plus faible qu'en 1907, et même cette diminution est assez importante, puisqu'elle est de près de 500 unités (1).

D'autre part, parmi les 3.377 accidents déclarés, 219 ont été écartés après examen, comme ne s'étant pas produits dans le service ou pour cause de service (suicides, rixes). Le nombre total des accidents retenu est donc en réalité de 3.158. La très grande majorité de ces accidents n'est que de peu de gravité, puisque, pour tous ceux qui ont été déclarés en 1908, 291 seulement ont donné lieu à indemnité.

La répartition des accidents pendant les douze mois de l'année a été la suivante (en 1909) :

	1909
Janvier.....	254
Février.....	221
Mars.....	222
Avril.....	239
Mai.....	228
Juin.....	241
Juillet.....	264
Août.....	273
Septembre.....	270
Octobre.....	262
Novembre.....	288
Décembre.....	341
Total.....	3.103

1. Diminution analogue en 1909.

En ce qui concerne le très grand nombre des accidents déclarés qui ne donnent pas lieu à indemnité, il faut retenir qu'actuellement tous les accidents, même les plus légers, font l'objet d'une déclaration, ce qui fait que le traitement de la très grande majorité des sinistrés se termine dans la période où les frais de ce traitement sont à la charge de l'armateur. C'est ainsi qu'en 1906, 2.991 accidents furent entièrement à la charge des armateurs, tandis que 289 seulement donnèrent lieu à indemnité. De même en 1907, 2.805 accidents furent à la charge des armateurs et 265 seulement donnèrent lieu à indemnité.

Quant au chiffre total des accidents déclarés depuis 1888, qui est de 56.520, la plus grande partie en est naturellement imputable à la navigation de commerce proprement dite qui figure pour 54.083 accidents déclarés avec 45.666 accidents et 8.417 décès ; pour la pêche de haute mer, le nombre total des accidents est de 2.201 (depuis 1888) avec 1.514 blessures et 687 décès ; quant aux entreprises assimilées à la navigation, elles figurent pour 236 accidents avec 196 blessures et 40 décès.

b) *Pourcentage de la mortalité.* — L'examen du relevé des accidents depuis l'année 1888 montre d'autre part que la mortalité consécutive aux accidents est en diminution réelle depuis l'année 1900,

où elle atteignit le chiffre 670 (1) pour 2.971 accidents déclarés, alors qu'en 1909 elle n'est plus que de 260 pour 3.103 accidents déclarés. Il est d'ailleurs remarquable que de 1888 à 1896, la mortalité a atteint parfois un tiers du nombre des accidents (1889 : 1.352 accidents, 449 décès) et n'a jamais été moindre d'un cinquième environ, tandis qu'à partir de 1902 elle n'est plus que du septième.

L'année 1904 doit être relevée comme exceptionnellement favorable, puisque la mortalité ne fut que de 284 pour 3.185 accidents déclarés : nous ferons la même remarque en ce qui concerne l'année 1909.

Ces bons résultats doivent évidemment être attribués à l'extension toujours plus grande et à l'application toujours plus stricte des prescriptions préventives des accidents, ainsi qu'à l'organisation toujours plus rationnelle des soins médicaux.

Le rapport de 1908 contient un intéressant tableau comparatif des décès par accidents depuis 1890 dans les marines de commerce allemande et anglaise (2), tableau, que nous reproduisons ci-après.

1. Cette année avait d'ailleurs été exceptionnelle.

2. Dans ce tableau, il faut remarquer que ne sont compris, comme navires anglais, que ceux de la métropole ; et en outre, que la statistique allemande est faite du 1^{er} janvier au 31 décembre, tandis que la statistique anglaise va du 1^{er} juillet au 30 juin.

ANNÉES	NOMBRE DE NAVIRES		HOMMES D'ÉQUIPAGE		DÉCÈS PAR ACCIDENTS			
					SUR NAVIRES ALLEMANDS		SUR NAVIRES ANGLAIS	
	ALLEMANDS	ANGLAIS	ALLEMANDS	ANGLAIS	Nombre de décès pour 400 hommes		Nombre de décès pour 400 hommes d'équipes	
					Total	Donc un décès par	Total	Donc un décès par
						(1) 96 hom.		88 hom.
1890	3.133	13.118	37.580	181.095	391	1,04	2.066	1,14
1891	3.065	13.056	38.026	184.486	432	1,14	2.092	1,19
1892	3.035	12.888	37.882	187.493	468	1,24	2.216	1,18
1893	2.968	12.818	37.943	189.028	491	1,29	1.792	0,95
1894	2.873	12.613	37.694	187.667	408	1,08	2.400	1,28
1895	2.772	12.399	36.824	186.493	584	1,59	2.190	1,17
1896	2.866	12.000	37.848	182.914	403	1,06	2.168	1,19
1897	2.832	11.619	39.227	182.003	342	0,87	1.834	1,01
1898	2.835	11.262	39.985	178.442	460	1,15	1.374	0,77
1899	2.867	11.107	41.954	176.916	421	1,00	1.952	1,10
1900	2.931	11.209	47.037	177.172	670	1,42	1.761	1,01
1901	2.976	11.124	50.036	178.818	449	0,90	1.688	0,94
1902	3.019	11.003	52.816	181.396	403	0,76	1.652	0,91
1903	3.130	10.868	56.197	185.978	471	0,84	1.330	0,72
1904	3.188	10.694	55.724	185.748	284	0,51	1.226	0,66
1905	3.289	10.711	59.295	186.203	477	0,80	1.361	0,73
1906	3.376	10.614	62.717	187.290	403	0,64	1.429	0,76
1907	3.474	10.611	66.346	191.826	329	0,50	1.309	0,68
Moyenne des dix-huit années :					0,94	106	0,96	104

1. Ce chiffre signifie qu'il se produit un décès par 96 hommes d'équipage.

La répartition, en 1908, des accidents suivis de décès et non suivis de décès, d'après les catégories de navires, est la suivante :

α) Répartition par catégories de navires des accidents suivis de décès.

Vapeurs.....	190
Voiliers	73
Chalutiers à vapeur.....	51
Autres bateaux de pêche.....	4
Entreprises assimilées.....	1
	<u>319</u>

β) Répartition par catégories de navires des accidents non suivis de décès :

Vapeurs.....	2.610
Voiliers	298
Chalutiers à vapeur.....	104
Autres bateaux de pêche.....	35
Entreprises assimilées.....	11
	<u>3.058</u>

La part des décès imputables aux navires disparus est la suivante :

Vapeurs.....	1 avec 28 hommes d'équipage
Voiliers.....	4 avec 12 » »
Vapeurs de pêche...	3 avec 33 » »
	<u>73</u>

Enfin, la répartition, par catégories de navires, des accidents arrivés, soit antérieurement, soit pendant

1908, donnant lieu à indemnités payées pour la première fois en 1908, est la suivante :

α) Accidents suivis de décès ;

Vapeurs de commerce.....	41
Voiliers.....	13
Vapeurs de pêche.....	20
Autres bateaux de pêche.....	1
Entreprises assimilées.....	<u>1</u>
	76

β) Accidents non suivis de décès :

Vapeurs de commerce.....	289
Voiliers.....	51
Vapeurs de pêche.....	27
Autres bateaux de pêche.....	17
Entreprises assimilées.....	<u>3</u>
	387

Soit pour α et β un total de 463 cas, ayant donné lieu à indemnité pour la première fois en 1908.

Ces 463 cas se répartissent par nationalité comme suit (1) :

1. Les marins étrangers engagés sur des navires allemands bénéficient des avantages de l'assurance ; la principale raison de cette faveur est qu'on a craint que, pour éviter les charges de l'assurance, les armateurs n'augmentent le pourcentage des matelots étrangers dans leurs équipages au détriment des marins allemands.

Allemagne.....	431
Autriche-Hongrie.....	6
Suède.....	5
Hollande.....	4
Russie et Finlande.....	3
Danemark.....	3
Belgique.....	2
Angleterre, France, Italie, Suisse, Norvège, Turquie, Chine, Indes, Argentine, chacune 1 cas, soit.....	<u>9</u> 463

c) *Causes et suites des accidents.* — Les causes des accidents ont été les suivantes :

Blessures causées par des moteurs, transmissions, etc.	48
— ascenseurs, grues, monte- charges.....	55
— chaudières (explosion), etc..	7
— explosifs (poudre, dyna- mite, etc.).....	5
— substances inflammables, cor- rosives, etc.....	9
— écroulements, chutes d'ob- jets, etc.....	26
— chutes dans les échelles, les escaliers descendant aux cales, etc.....	65
— manutention d'objets à la main, port d'objets, etc...	23

—	charrettes et attelages	1
—	chutes dans les écoutilles...	26
—	chutes sur le pont (par suite de mouvements du navire, par verglas, etc.).....	32
—	paquets de mer.....	18
—	chutes du haut de la mâture sur le pont.....	9
—	chutes du pont dans l'eau...	14
—	échouements du navire.....	14
Perdus		26
Disparus		7
Autres accidents de navigation.....		29
Blessures causées par des animaux		2
Blessures causées par des outils et objets communs....		17
Autres causes diverses.....		30
Total.....		463

Dans 453 cas, les victimes des accidents ont été des adultes du sexe masculin, dans 3 cas des adultes du sexe féminin, et dans 7 cas des mineurs de moins de seize ans.

Quant aux suites des accidents, elles ont été les suivantes :

Incapacité de travail temporaire.....	266 cas
Incapacité de travail durable et complète.....	2 »
Incapacité de travail durable et partielle	119 »
Décès	76 »

d) *Indemnités payées.* — a) *Statistique générale.*
— Les indemnités payées en 1908 et en 1909 ont été les suivantes :

	1908	1909
	Mks	
Soins à 17 blessés (14 en 1909) pendant la pér. prélim. lég..	498,03	632,88
Frais d'hôpitaux.....	24.872,95	21.781,90
Frais pour autres traitements .	23.833,29	19.667,08
Pensions aux proches d'hospita- lisés (89 personnes en 1908, 93 en 1909).....	3.823,50	3.547,45
Pensions à 2.506 blessés (2.531 en 1909).....	466.183,68	458.109,54
Pensions à 1.274 veuves (1.299 en 1909).....	263.495,70	275.687,90
Pensions à 1.400 orphelins (1.361 en 1909).....	257.412,30	260.517,90
Pensions à 264 ascendants (262 en 1909).....	42.575,71	44.264,24
Frais funéraires dans 12 cas (21 en 1909).....	846,40	1.445,15
Règlement définitif à 21 veu- ves qui se sont remariées (1) (27 en 1909).....	13.689,95	20.448,85
Règlement définitif à 5 étran- gers (7 en 1909).....	2.473,50	5 95 5,30
Règlement définitif (2) à 18 blessés (§ 99) (15 en 1909)...	6.592,60	5.016,00
Total.....	1.104.396,61	1.117.074,19

Les décisions susceptibles de recours prononcées
en 1907, en 1908 et en 1909 ont été au nombre de :

1. Application de l'art. 22. Voir ci-dessus, p. 53.

2. Application du § 99. Voir ci-dessus, p. 63 et 64.

	1907	1908	1909
1° Décisions fixant une pension			
ou une indemnité (1).....	556	543	462
2° Décisions portant modifica-			
tions (2)	490	553	548
3° Décisions portant rejet d'une			
requête (3).....	253	237	233
	1.279	1.333	1.243

Nous renvoyons aux annexes (4) pour le relevé d'ensemble des indemnités payées chaque année par la Seeberufsgenossenschaft, ce relevé donnant également la charge représentée, pour chaque année, par les pensions provenant des années précédentes. Nous donnerons seulement ici le détail de l'augmentation des indemnités d'année en année :

1889 (par rapport à l'année précédente).....	M.	55.886,67
1890	—	 38.932,77
1891	—	 45.318,44
1892	—	 44.157,25
1893	—	 30.481,57
1894	—	 51.274,97
1895	—	 41.267,84
1896	—	 38.880,77
1897	—	 54.296,46
1898	—	 48.372,49
1899	—	 62.578,19

1. Voir ci-dessus, p. 60.

2. et 3. Voir ci-dessus p. 62.

4. Voir aux annexes, tableaux A et B.

1900 (par rapport à l'année précédente).	M.	69.729,09
1901	—	62.325,87
1902	—	88.273,73
1903	—	46.546,99
1904	—	66.728,53
1905	—	65.446,63
1906	—	84.095,13
1907	—	65.727,92
1908	—	33.672,67
1909	—	12.677,58

§) *Répartition par sections.* — Le tableau ci-dessous donne, d'une part, le détail des cotisations versées, de 1888 à 1908, par les membres des différentes sections de la Seeberufsgenossenschaft, et d'autre part le relevé des indemnités pour accidents payées dans les diverses sections :

Sections	Versements totaux (cotisations) effectués par les membres des 6 sections		Indemnités payées dans les diverses sections	
		soit o/o		soit o/o
Papenburg. M.	581.340,43	3,50	863.173,79	7,97
Brême.	5.539.638,75	33,38	3.621.626,72	33,45
Hambourg.	7.866.695,51	47,40	3.648.966,44	33,70
Kiel.	1.142.962,28	6,89	788.599,65	7,28
Stettin	1.091.982,79	6,58	1.357.882,11	12,54
Dantzig....	373.270,95	2,25	547.742,86	5,06
Total....	16.595.890,71	100 o/o	10.827.992,57	100 o/o

Il résulte de ce relevé que le plus grand nombre des sections ne suffisent plus, à elles seules, à payer les

indemnités qui leur incombent. Cette situation défavorable est due en grande partie à la notable diminution du nombre des grands voiliers, qui n'a pas été compensée par une création équivalente de vapeurs, tandis que les obligations imputables aux voiliers disparus continuent naturellement à subsister en partie. Il faut tenir compte d'autre part du déplacement d'entreprises importantes d'une section dans une autre, les obligations imputables auxdites entreprises restant également à la charge de la section d'origine. Enfin, un dernier élément mentionné est le fait que les petits armateurs ont une morte-saison qui dure en moyenne au moins trois mois par an, d'où il suit qu'ils ne paient de cotisations que pour neuf mois de l'année, tandis que les indemnités à fournir effectivement sont calculées sur la base de onze mois de salaire annuel.

γ) *Répartition par catégorie de navires.* — Une opinion assez répandue dans les cercles d'armateurs est que les risques d'accidents sont beaucoup plus grands sur les vapeurs à passagers que sur les vapeurs de frêt. Les tableaux suivants, qui indiquent pour les années 1903-1907 le rapport entre les indemnités payées et les cotisations versées pour les deux catégories de navires, permettront de réfuter cette assertion.

Vapeurs à passagers :

	Total des indemnités	La colonne 2 se décompose comme suit :				
		Indemnités payées pour la 1 ^{re} fois en 1907	Charge provenant des années :			
			1903	1904	1905	1906
1	2	3	4	5	6	7
1903	18.022,64	18.022,64				
1904	44.317,86	23.517,71	20.800,15			
1905	64.853,41	24.006,49	16.464,15	24.382,81		
1906	91.928,41	32.993,94	15.983,45	17.632,28	25.318,74	
1907	101.445,69	22.990,20	13.240,85	15.221,35	19.092,73	30.900,56
Total	320.568,05	121.530,98	66.488,60	57.246,44	44.411,47	30.900,56

Vapeurs de fret :

	Total des indemnités	La colonne se décompose comme suit :				
		Indemnités payées pour la 1 ^{re} fois en 1907	Charge provenant des années :			
			1903	1904	1905	1906
1	2	3	4	5	6	7
1903	30.091,14	30.091,14				
1904	69.653,72	41.330,15	28.323,57			
1905	116.297,19	49.868,41	23.145,02	43.283,76		
1906	164.777,25	60.479,65	21.155,50	31.993,68	51.148,41	
1907	210.043,46	57.003,73	20.926,46	30.644,49	39.865,78	616,03
Total	590.862,76	238.773,08	93.550,55	105.921,94	91.014,19	616,03

Vapeurs de fret :

	Cotisations encaissées	Indemnités payées pour la 1 ^{re} fois	Plus-value
1903	467.676,63	30.091,14	437.585,49
1904	469.773,87	69.653	400.120,15
1905	507.585,89	116.297,19	391.288,70
1906	554.936,50	164.777,25	390.159,25
1907	588.562,03	210.042,46	378.518,57
Total	2.588.534,92	590.862,76	1.997.672,16

Vapeurs à passagers :

	Cotisations encaissées	Indemnités payées	Plus-value
1903	477.620,30	18.022,64	459.597,66
1904	536.019,60	44.317,86	491.701,74
1905	569.216,44	64.853,45	504.362,99
1906	621.176,04	91.928,41	529.247,63
1907	637.626,17	101.445,69	536.180,48
Total	2.841.650,55	320.568,05	2.521.090,50

	Nombre des accidents déclarés sur les vapeurs de commerce	Dont ont été indemnisés			
		à bord de vapeurs de fret	soit o/o	à bord de vapeurs à passagers	soit o/o
1903	2.571	113	4,40	92	3,58
1904	2.524	137	5,43	114	4,52
1905	2.806	160	5,70	101	3,60
1906	3.170	177	5,58	123	3,88
1907	3.227	178	5,52	117	3,63
Total.	14.298	765	5,35	547	3,83

§ 6. — STATISTIQUE CONTENTIEUSE
(d'après les rapports de 1908 et 1909)

Après avoir indiqué la statistique des indemnités accordées ou payées pour la première fois en 1908 et 1909, nous allons donner, d'après les rapports, une série de statistiques concernant les litiges soulevés ou réglés. Ces statistiques sont intéressantes tant pour relever la proportion des litiges que le sens dans lequel se sont solutionnés ces litiges, généralement plutôt favorable à la Seeberufsgenossenschaft.

Il y a deux groupes d'affaires à distinguer :

1° Affaires soumises aux 19 conseils d'arbitrage pour l'assurance ouvrière en 1908 et en 1909 (1).

Ces affaires se subdivisent en deux groupes : *a)* les appels ; *b)* les requêtes à fin de reprise d'un traitement médical (§ 92 de la loi sur l'assurance des gens de mer).

a) Appels

	1908	1909
Nombre total des appels.....	290	308
Sur ce nombre ont été :		
Retirés	14	—
Rejetés comme interjetés après délai.....	2	—
Confirmatifs de la décision du comité directeur.....	179	207

1. Voir ci-dessus, p. 60.

	1908	1909
Réglés amiablement	23	14
Modificatifs ou suppressifs.....	18	23
Réglés par la reconnaissance d'une nouvelle obligation de la part du comité directeur..	3	11
Non réglés à la fin de l'exercice.....	51	43

b) Requêtes du § 92 (1)

a) Présentées par le comité directeur.....	65	226
Ont été :		
Retirées	3	1
Admises totalement ou partiellement.....	40	138
Réglées amiablement.....	5	3
Rejetées	2	10
Non réglées à la fin de l'année.....	15	74
β) Présentées par des assurés.....	10	14
Ont été :		
Admises totalement ou partiellement.....	1	3
Rejetées.....	7	11
Non réglées à la fin de l'année.....	2	

En totalisant les appels et les requêtes, le nombre de toutes les affaires soumises aux conseils d'arbitrages a été en 1908, de 365, et en 1909, de 548.

2° Décisions des conseils d'arbitrage ayant fait l'objet d'un pourvoi (2) :

	1908	1909
a) De la part des assurés.....	78	108
Pourvois retirés.....	2	—
Rejetés comme présentés après délai.....	3	—

1. Voy. ci-dessus, p. 62 le § 92.

2. Voy. ci-dessus, p. 61.

	1908	1909
Admis après nouvelle constatation.....	1	3
Tranchés en faveur des assurés.....	2	2
Tranchés en faveur de la Seeberufsgenos-		
senschaft.....	32	40
Non réglés à la fin de 1908.....	38	60
b) De la part de la Seeberufsgenossenschaft...	5	22
Pourvois retirés.....	1	2
Tranchés en faveur des assurés.....	1	1
Tranchés en faveur de la Seeberufsgenos-		
senschaft.....	1	4
Non réglés à la fin de 1908.....	2	14

Le nombre total des recours ou pourvois a donc été en 1908 de 83, et en 1909, de 130.

Les deux sections de Hambourg et de Brême sont à la tête de cette statistique contentieuse, comme elles le sont pour toutes les autres. En 1909, Hambourg figure, dans le total des appels et requêtes pour 199 affaires et Brême pour 118 (sur 548 affaires); pour les pourvois, Hambourg figure pour 46 affaires et Brême pour 15 (sur 130).

§ 8. — STATISTIQUE FINANCIÈRE

A. — Bilan

a) *Dépenses.* — Ce sont :

	1909	1908	1907
Pensions, indemnités, soins médicaux, etc. M.....	1.149.716	1.104.396	1.070.723
Frais d'enquêtes et de fixation des indemnités.....	41.731	33.124	30.611
Frais contentieux.	14.873	9.488	9.652

	1909	1908	1907
Frais pour la pré- vention des accidents	— 232.569	— 187 972	— 114.056
Frais d'adminis- tration générale (traie- tement de fonction- naires, loyers, frais de bureaux, etc.)(1).	185.173	173.633	146.564
Fonds pour répa- rations des locaux administratifs.....	1.200	300	»
Fonds de secours pour les fonction- naires de la Seebe- rufsgenossenschaft..	1.500	1.500	1.500
Attribution de 80/0 au fonds de réserve (§ 36 de la loi sur l'as- surance-accidents des gens de mer)...	146.754	137.713	130.954
Remboursement de cotisations pour 1906.....	19	29	113
Réduction ou rem- boursement de coti- sations pour 1907 à 1909.....	8.035	3.390	5.750
Frais d'un procès civil.....	111	»	»
Divers :	47.812	»	»
<i>Total</i>	<u>1.829.384</u>	<u>1.651.660</u>	<u>1.507.228</u>
Mais il a été encaissé d'autre part en coti- sations considérées			

1. Voir le décompte de ces frais, p. 188 et suiv.

comme irrecouvrables, en amendes, etc., une somme de.	1909 — 2.743	1908 — 2.633	1907 — 8.977
Ce qui reporte le total en chiffres ronds à	1.826.641	1.649.027	1.498.250
Mais en y ajoutant les frais d'administration des sections, soit	54.595	52.658	47.191
On obtient un total définitif de dépenses de.....	1.881.236	1.701.685	1.545.442

Déjà, en 1908, les dépenses de l'exercice dépassaient celles de l'exercice 1907 de 156.243 marks, soit 10,11 o/o. Ce surcroît de dépenses était imputable, pour 5.667 marks soit 0,05 o/o, aux frais d'administration des sections, et pour le reste 150.776 marks (soit 10.06 o/o) aux charges supportées en commun par tous les membres de la S. B. G.

La plus grande part des dépenses est constituée par la prévention des accidents, qui a coûté, en 1908, 73.915 marks de plus qu'en 1907 et en 1909, 44.597 de plus qu'en 1908 ; de même, les frais d'administration générale ont subi, en 1908, une augmentation de 27.069 marks, tandis qu'en 1907 ils étaient en diminution sur l'exercice précédent. Cette augmentation est due à ce que la Seeberufsgenossenschaft a maintenant la charge de l'administration de l'institut spécial d'assurances (1) (pour le personnel ne naviguant pas en haute mer, mais dans des eaux communiquant

1. Voir ci-dessous, p. 205.

directement avec la haute mer (§ 152 de la loi sur l'assurance-accidents des gens de mer), ce qui a représenté pour 1908 une charge d'au moins 26.628 marks (1). La Seeberufsgenossenschaft proteste d'ailleurs contre l'attribution qui lui a été faite de cette charge et demande à en être délivrée par une modification de la loi.

b) *Recettes.* — Les recettes ne font pas l'objet d'un relevé spécial, car elles n'ont administrativement, qu'une seule source, qui est la cotisation versée par les armateurs et calculée d'une part sur la base des dépenses à couvrir, d'autre part sur le salaire moyen annuel entrant en ligne de compte dans ce but. L'unité ainsi obtenue par mark de salaire est dite unité de cotisation.

Cette unité avait diminué en 1907 par rapport à 1906 et n'était plus que de Pf. 2,14 au lieu de Pf. 2,20; mais en 1908, elle a subi une assez forte augmentation, ayant été de Pf. 2.39. Cette augmentation doit être attribuée, d'une part, à l'accroissement général des dépenses et, d'autre part, à la diminution des salaires en 1908, en raison de la mauvaise situation économique dans le commerce maritime (salaire de 1907: 69.970.913 M; salaire de 1908: 68.888.051 M).

Mais l'unité de Pf. 2.39 par mark était l'unité prévue pour les charges incombant à la S. B. G. seule; pour

1. Voir ci-dessous, p. 212.

l'ensemble des charges, l'unité à percevoir a été de Pf. 2,47 (en 1909, 2.67) par mark comme moyenne pour toutes les sections, avec un total de dépenses de 1.701.685 M. et un total de salaire annuel de 68.881.051 M., et avec la répartition ci-après entre les diverses sections (1) :

	1909	1908	1907
	<u> </u>	<u> </u>	<u> </u>
Papenburg..	2.73	2.53	2.28
Brême.....	2.65	2.46	2.20
Rambourg..	2.64	2.44	2.19
Kiel.....	2.81	2.56	2.30
Stettin.....	2.82	2.62	2.28
Dantzig.....	2.82	2.65	2.44

Si l'on se reporte aux rapports des années précédentes, on voit que le taux de la cotisation, qui était en 1895 de 2,80 o/o du salaire annuel moyen et qui atteignit 2, 67 o/o en 1899 et en 1901, était ramené en 1904 à 2,20 o/o et en 1907 à 2,14 o/o.

Ceci peut facilement s'expliquer : en effet, l'année 1904, encore plus que les précédentes depuis 1900, s'est présentée au point de vue budgétaire dans des circonstances exceptionnelles. Si l'on considère le tableau A (voir aux annexes), on constate, à la colonne « montant total des salaires moyens annuels », un bond de 11.000.000 de marks environ entre le total de 1901 et celui de 1902, alors que

1. L'unité de cotisation a donc encore augmenté en 1909. Le total des dépenses a été de M. 1.881.236, et le total des salaires de M. 70.432.162.

les écarts en plus qui, dans les années précédentes, peuvent être désignés comme exceptionnels, atteignent seulement le chiffre de 5.000.000 de marks environ (1899 à 1900) et 1.000.000 de marks environ (1900 à 1901). De 1903 à 1904, il y a un nouveau bond ascendant de 9.500.000 marks environ. Antérieurement à 1900, la période 1896-1899 présente une progression régulière, avec une augmentation moyenne de 600.000 à 700.000 marks d'une année à l'autre ; au cours de la période 1888-1895, il y a progression, mais non pas constante, car certains exercices sont en recul assez accentué sur le précédent (1892 notamment, avec une diminution de 700.000 marks environ par rapport à 1891). Donc, dans l'ensemble, le total des salaires annuels, qui s'était lentement élevé en douze exercices (1888-1899) de 21.330.000 marks environ à 27.240.000 marks environ (soit, en chiffres ronds, 6.000.000 marks en plus), est passé, dans les six derniers exercices, par une série de bonds extraordinaires, de 27.240.000 marks en 1899 à 59.620.000 marks en 1904, c'est-à-dire qu'actuellement le chiffre de 1899 est plus que doublé.

Or ce total des salaires annuels moyens est une des données les plus importantes du calcul du taux de la cotisation, et c'est, en 1902, son augmentation subite qui a pour une grande part contribué à la diminution du dit taux, passé de 2,57 en 1901 à 2,38 o/o en 1902 ; il en a été de même en 1904, avec une augmen-

tation du total des salaires de 9.500.000 marks et une diminution du taux de colisation, ramené de 2,50 en 1903 à 2,20 0/0 en 1904.

Quant à la cause immédiate de ces augmentations exceptionnelles, elle se trouve, pour 1902, dans le fait que les dispositions de la loi du 30 juin 1900 sur l'assurance des gens de mer, qui concernaient l'établissement annuel des recettes, n'entrèrent en vigueur que le 1^{er} janvier 1902. Or, sous l'empire de l'ancienne loi de 1887, le salaire annuel moyen était égal à neuf fois le montant fixé par le chancelier de l'Empire comme salaire mensuel moyen, plus les deux cinquièmes de ce montant comme valeur représentative de l'entretien à bord ; la loi de 1900 décide que le salaire annuel moyen est égal à onze fois le montant mensuel fixé par le chancelier, plus les deux cinquièmes déjà mentionnés. Dans tous les cas, les deux cinquièmes ajoutés sont calculés sur la base du salaire moyen d'un matelot en pied. Au 1^{er} janvier 1902, le salaire annuel moyen se transforma donc dans la proportion de 9 à 11 et le total général de tous les salaires légaux éprouva de ce chef une augmentation de 11.000.000 de marks.

Quant à la progression de 9.500.000 marks constatée en 1904, elle est due à la fixation du salaire mensuel moyen contenue dans la circulaire du chancelier du 31 décembre 1903, qui releva fortement le montant de ce salaire pour toutes les classes

de marins gagnant annuellement moins de 3.000 marks. Par exemple, la circulaire antérieure, en date du 11 décembre 1900, avait donné, pour le salaire mensuel moyen d'un premier officier de paquebot transatlantique, le chiffre de M. 190; pour la même catégorie d'assurés, la circulaire de 1903 fixe le salaire mensuel moyen à M. 210. De même, le salaire d'un matelot en pied, fixé en 1900 à une moyenne de M. 55, est estimé par la circulaire de 1903 à M. 65. Ce relèvement des salaires se traduit dans le total de 1904 par l'augmentation constatée de M. 9.500.000.

On peut donc dire avec raison que l'exercice 1904 se présente dans des conditions exceptionnelles, puisqu'à l'augmentation intervenue en 1902, il en ajouta une nouvelle presque aussi considérable, ce qui explique naturellement, et pour la plus grande part, la réduction du taux de cotisation à 2,20 o/o.

Mais ce n'est pas tout. Si la loi de 1900, par elle-même et par la façon dont elle est appliquée, a augmenté dans des proportions vraiment extraordinaires, la principale base annuelle des recettes, ses effets ne sont pas encore bien sensibles sur la catégorie de dépenses la plus importante, celle des sommes versées aux assurés en pensions, indemnités, frais d'hospitalisation et de traitement, secours mortuaires, etc. Sans doute, depuis 1900, ces dépenses se calculent aussi sur le salaire annuel moyen

nouveau, c'est-à-dire égal à 11 fois le salaire mensuel moyen, mais d'autre part le nombre des pensions fixées et payées selon le régime de la loi de 1887 (soit sur la base de 9 fois le salaire mensuel moyen) dépasse encore sensiblement celui des pensions payées selon le régime de 1900. Cet état de choses maintient la plus grande partie des dépenses dans une progression beaucoup plus régulière que celle de la base des recettes, de sorte qu'en 1901 on avait à couvrir des dépenses normales sur une base de recettes exceptionnellement accrue, d'où il résulta que la proportion pour cent à prélever sur cette base put être maintenue à un taux assez bas, et même réduite à un chiffre inférieur à celui des années précédentes. Seulement, à mesure que le nombre des assurés pensionnés avant 1900 diminuera, et que celui des assurés assistés et pensionnés depuis cette date augmentera, la situation se modifiera de telle sorte qu'une élévation du taux de cotisation est inévitable dans l'avenir, et qu'elle est d'autant plus certaine que le supplément annuel à payer au titre du fonds de réserve contribuera à la rendre plus forte. Cette différence se fait déjà sentir (1).

Donc, dès à présent, il est bien certain que la réduction du taux de cotisation à 2,20 o/o du salaire moyen ne correspond pas dans la réalité à une diminution des charges. Cela apparaît dès que l'on considère, non

1. Voir aux annexes le tableau B.

plus le taux de cotisation pour cent du salaire, mais ce même taux par tête d'assuré. En 1904, ce dernier était de M. 19, 67, en légère diminution, il est vrai, sur celui de 1903, qui était de M. 19, 39, mais cependant plus élevé que celui de 1902, qui était de M. 18, 80, malgré que le taux par rapport au pour cent du salaire ait alors été de 2,38, c'est-à-dire plus élevé que celui de 1904. Or, le taux par tête représente la charge finale réelle, et il est bien certain que celle-ci est en augmentation constante depuis 1897, cela malgré les réductions du taux pour cent intervenues à diverses reprises.

D'ailleurs, en 1908, l'unité de cotisation s'est relevée comme nous l'avons vu, à Pf. 2,39 par mark et même à 2,47 pour toutes les charges de la Seeberufsgenossenschaft (en 1909, 2,59 et 2,67).

B. — *Décompte spécial des frais d'administration*

	Pour les trois dernières années		
	1909	1908	1907
a) <i>Frais d'administration générale:</i>			
Frais de déplacements, indemnités, remboursement d'avances à des membres du comité directeur, des commissions, etc	2.583,30	2.704,25	1.685,25

Pour les trois dernières années

	1909	1908	1907
Membres des comités de sections, etc.,	24,60	149,60	149,60
Délégués aux assemblées de la SBG.	10.653,50	7.966,05	3.459,25
Hommes de confiance.....	493,15	187,15	356,95
Fonctionnaires...	3.822,11	3.190,10	3.196,05
Traitement des fonctionnaires (y compris ceux du Versicherungsanstalt et de la section Hambourg	113.585,40	109.460,40	99 636,85
Retraites et secours à d'anciens employés ou à leurs héritiers.....	2.817,86	2.733,13	2.300 »
Versement à des caisses de retraites, de maladies, etc....	1.007,46	685,46	620,87
Loyer des bureaux chauffage, éclairage, etc.....	17.200,76	17.152,41	16.448,15
Matériel de bureau	15.991,91	15.748,03	14 791,74
Fournitures.....	2.267,85	3.187,93	3.196,14
Frais de publicité.	85,12	157,26	477,07
Frais de correspondance, de téléphone, etc.....	8.872,34	8.155,88	6.961,27
Intérêts.....	15.382,60	8.370,52	3.822,70
Autres frais administratifs (revisions,			

Pour les trois dernières années

	<u>1909</u>	<u>1908</u>	<u>1907</u>
frais de conten-			
tieux), etc.	16.364,46	12.943,80	5 962,01
Total. M.	<u>211.152,82</u>	<u>192.642,37</u>	<u>163.064 »</u>

A déduire :

1° Rapport net de
l'immeuble appartenant à la SBG....

6.979,70	1.008,75
----------	----------

2° La somme globale consentie par la section de Hambourg à titre de forfait pour ses frais d'administration....

<u>19.000 »</u>	<u>18.000 »</u>	<u>16.500 »</u>
-----------------	-----------------	-----------------

Total de frais d'administration générale (a).....

<u>185.173,12</u>	<u>173.633,62</u>	<u>146.564 »</u>
-------------------	-------------------	------------------

b) Frais d'enquêtes sur les accidents et de fixation des indemnités

41.731,23	33.124,31	30.611,33
-----------	-----------	-----------

c) Frais d'administration judiciaire :

Frais des conseils d'arbitrage.....

14.625,87	9.408,33	6.952,96
-----------	----------	----------

Frais de la procédure devant l'Office Impérial des assurances

247 »	80 »
-------	------

d) Dépenses pour la prévention des accidents :

	Pour les trois dernières années		
	1909	1908	1906
Surveillance des entreprises	229.480,98	176 900,94	108.600,42
Promulgation de prescriptions préventives contre les accidents	2.993,96	10.933,81	5.106,49
Sauvetage de sinistrés, mesures d'urgence en cas d'accidents	95 »	137,65	350 »
<i>Total</i>	<u>474.347,16</u>	<u>404.218,66</u>	<u>298.185,23</u>
Les frais d'administration des sections ont été de	54.596,22	52.658,61	47.191,79
<i>Total général</i>	<u>528.942,38</u>	<u>456.877,27</u>	<u>345.377,02</u>

C. — *Fonds de réserve*

D'après le bilan de 1907, le fonds de réserve se montait le 31 décembre 1907 à M.	2.910.716,97
A cette année, il faut ajouter le bénéfice réalisé sur le cours en bourse de l'emprunt de la ville de Lubeck, soit	50,11
ce qui donne un total de M.	<u>2.910.767,08</u>
Il faut ajouter à ce total un montant de 8 o/o en vertu du § 36 de la loi du 30 juin 1900 sur l'assurance accidents des gens de mer, soit	<u>232.861,37 (1)</u>

1. Le montant de 232.861,37 représentant les 8 o/o prévus par la loi, (voir ci-dessus p. 89) se décompose comme suit :

de telle sorte que le fonds de réserve
est actuellement de M. 3.143.628.45
La somme de 3.143.628.45 composant le
fonds de réserve est constituée :
1° en valeurs mobilières pour. 2.508.140. (1)

(Suite de la note de la page précédente)

a) Intérêts perçus en 1908.....	M. 95.147.61
b) Montants perçus pour le fonds de réserve	137.713.76
	<u>M. 232.861.37</u>

1. Ces valeurs sont les suivantes :	Cours d'achat	Cours au 31 déc. 1908
Consolidés Mecklembourgeois de 1886 à 3 1/2 0/0 :	80.400	74.400
Consolidés Mecklembourgeois de 1890, 1894 à 3 1/2 0/0 :	71.370	6.4925
Rentes de Lubeck à 3 0/0 1895....	146.450	127.592
Emprunt de la ville de Lubeck à 3 0/0.....	97.029	84.562
Consolidés d'Oldenburg à 3 1/2 0/0	41.247	39.668
Emprunt d'Etat Oldenbourgeois.	9.056	8.280
Emprunt de la ville de Stettin à 3 1/2 0/0.....	64.791	59.637
Obligations foncières de Schles- wig-Holstein à 3 1/2 0/0.....	24.932	23.150
Consolidés Prussiens à 3 0/0.....	576.096	547.627
Rentes hambourgeoise à 3 1/2 0/0 (1878-1885).....	168.170	165.300
— (1893).....	17.834	16.947
— (1899).....	108.914	103.565
Rentes hambourgeoise à 3 0/0 — (1886).....	219.723	206.424
— (1897).....	179.808	172.584
Rente Brêmoise à 3 1/2 0/0 — (1887).....	31.367	29.568
— (1888).....	18.774	17.556
— (1890).....	77.604	73.920
— (1905).....	270.369	257.334
Rente Brêmoise à 3 0/0 : — (1896).....	139.120	119.625

2° par deux hypothèques à 4 o/o sur des immeubles hambourgeois d'une va- leur de..... M.	185.370
3° par l'immeuble administratif, dont le prix d'achat est de M.	217.256
4° par le nouveau versement au fonds de réserve y compris les intérêts imputés.	<u>232.861</u>
Ce qui donne, pour l'ensemble du fonds de réserve, au 31 décembre 1908.....	3.143.628 (1)

Remarquons que ce chiffre ne correspond pas exactement à la réalité, puisque au cours du 31 décembre 1908, les valeurs mobilières représentaient une somme de 2.353.310 M. alors qu'elles comptent dans le total pour 2.508.140 M. Si donc le fonds de réserve avait dû être réalisé à cette époque, le produit de la vente n'aurait pas atteint le chiffre indiqué au bilan. Ajoutons, toutefois, que c'est là un inconvénient relatif, cette réalisation étant inter-

Suite de la note de la page précédente.

Obligation de la ville de Brème à 3 o/o (1902).....	36.157	33.000
Rente Impériale Allemande à 3 1/2 o/o 1892-1906-6.....	<u>128.941</u>	<u>127.845</u>
Ce portefeuille a donc été acquis à un prix d'achat total de....	2.508.140 M.	
et représente une valeur actuelle de.....		M. 2.353.510
Quant à la valeur nominale elle est de		M. 2.670.300

1. Au 31 décembre 1909, le montant total du fonds de réserve était, y compris le nouveau versement, de M. 3.396.212.

dite en principe et les titres en portefeuille étant remboursables par une valeur supérieure à celle du prix d'achat.

§ 8. — STATISTIQUE CONCERNANT LA PRÉVENTION
DES ACCIDENTS,
LE FRANC-BORD ET LES CLOISONS ÉTANCHES

A. — *Visite des navires et des marins.* — a) Le service de contrôle des navires, quant à l'application des prescriptions préventives des accidents, est confié au Lloyd Germanique, qui adresse chaque année à la Seeberufsgenossenschaft un rapport résumant les opérations de l'exercice.

D'après ce rapport et d'après ceux qui ont été fournis par les fonctionnaires techniques de la Seeberufsgenossenschaft, le nombre des navires ayant fait l'objet d'une révision ordinaire (1) a été de 2422 contre 1085 dans l'année précédente, et d'autre part 1402 navires (contre 700 en 1907) ont fait l'objet d'une révision extraordinaire (2). Il fut ainsi procédé en 1908 à 3824 révisions pour un ensemble de 3522 navires. Grâce au système de révision périodique appliqué par la Seeberufsgenossenschaft, et

1. Chaque navire doit être révisé à périodes fixes variant avec la catégorie du navire (rév. ordinaire). En cas d'avarie ou autres incidents, il y a lieu à révision extraordinaire.

2. En 1909, 3.534 révis. ord. et 2.066 révis. extraord.

qui se complète par des visites extraordinaires, la surveillance exercée dans le but de prévenir les accidents est au moins aussi active que celle que déploie le Board of Trade Anglais. D'ailleurs, parmi toutes les Berufsgenossenschaft allemandes, c'est la Seebefugnisgenossenschaft qui consacre le budget le plus élevé pour la prévention des accidents ; en 1908, ce service a coûté 187.972 marks contre 114.057 marks l'année précédente. Cette augmentation de dépenses résulte d'une activité toujours plus grande du service de contrôle. (En 1909, il a coûté 232.569 Mks).

D'après le rapport du Lloyd germanique, les visites ont porté en 1908 sur 1257 navires à vapeur et 711 voiliers. Le nombre des visites ordinaires dépassant sensiblement le nombre total des navires examinés, il en résulte qu'un assez grand nombre de navires ont fait l'objet de plusieurs visites. Celles-ci ont porté sur les objets suivants :

- a) corps du navire, grément, installation,
inventaire, équipement et dispositifs pré-
ventifs dans..... 487 cas
- b) corps du navire seul dans..... 19 «
- c) grément, inventaire, équipement et dis-
positifs préventifs dans..... 165 «
- d) même visite que c) mais plus complète
dans..... 1024 «
- e) visites des machines dans..... 225 «
- f) visite des conduites de vapeur dans... 214 «

g) visite spéciale des conduites en cuivre dans.....	196 «
h) visite des dispositifs préventifs dans les chambres de machine, de chauffe, etc. dans.....	19 «
i) visite isolée d'objets, visite complé- mentaire et jaugeage de canots dans ...	73 «
Total.....	2422 visites

Le nombre des employés techniques du Lloyd Germanique attachés au service des visites est de 44, dont 23 ingénieurs des constructions navales et des constructions de machines, 4 constructeurs de navires et 17 capitaines en retraite de la marine de commerce. En outre, 186 visites ont eu lieu à l'étranger par les soins des représentants du Lloyd germanique.

En 1908 le contrôle du Lloyd a été surtout plus sévère que précédemment en ce qui concerne le fonctionnement des sifflets à vapeur et la présence de sirènes mécaniques à bord des petits navires.

Enfin, le Lloyd germanique a été consulté par la Seeberufsgenossenschaft au moins dans 16 occasions notamment pour le transport des terres en vrac, le chargement des briquettes de charbon brun, les évaporateurs, les machines sur les vapeurs à passagers, les ceintures de sauvetage, le calcul de la tare des entreponts, écoutilles d'entrepont et appareils élévateurs.

Années	Nombre de personnes examinées			Vue insuffisante			Ne distinguant pas les couleurs			Réunissant ces deux infirmités		
	Capitaines	Officiers	Marins	Capitaines	Officiers	Marins	Capitaines	Officiers	Marins	Capitaines	Officiers	Marins
1905	140	486	9.599	4	2,86 0/0	356	1	0/0	0/0	Néant	0/0	14
1906	72	279	9.850	2	2,78	423	Néant	0,71	0,82	Néant	Néant	7
1907	66	173	11.123	3	4,55	439	2	3,03	1,74	Néant	Néant	15
1908	56	196	8.402	Néant	Néant	349	Néant	Néant	0,51	Néant	Néant	6
1909	61	167	8.843	Néant	Néant	357	1	1,64	Néant	Néant	Néant	9

1. Le 0/0 est donné par rapport au nombre de personnes examinées.

B. — *Marins.* — Les médecins attitrés de la S. B. G. ont examiné en 1908, 8654 personnes (en 1909, 9071) au point de vue de l'acuité visuelle et du pouvoir de discernement des couleurs (V. tableau, p. 197).

C. — *Amendes.* — Les prescriptions préventives ne restent pas lettre morte. Nous avons vu (1) que leur inobservation pouvait donner lieu à des avertissements, ou même à des amendes frappant les armateurs ou les capitaines. Le tableau ci-dessous donne la statistique de ces amendes pour les années 1905 à 1909.

On verra également que dans certains cas, la S.B.G. interdit, par l'intermédiaire des autorités compétentes, le départ des navires dont l'état général ne répond pas aux exigences des prescriptions.

Années	Nombre d'amendes	Personnes préposées		Montant des amendes.		Avertissement à des capitaines	Interdictions de départ
		Armateurs	Capitaines	Minimum	Maximum		
1905	14	10	4	10 M.	100 M.	109	18
1906	16	11	5	10 »	500 »	110	12
1907	11	6	5	10 »	50 »	66	17
1908	15	5	10	10 »	30 »	95	23
1909	14	10	4	10 »	100 »	149	16

Remarquons immédiatement, en consultant ce tableau, le petit nombre de ces amendes, eu égard à la quantité des navires assurés, à la minutie des

1. Voir ci-dessus p. 119.

prescriptions, et au nombre des visites (1). Cette observation démontre l'ingéniosité du système allemand sur la réglementation de la prévention des accidents.

B. — *Application des prescriptions concernant le franc-bord et les cloisons étanches*

a) Les dispositions actuellement en vigueur quant au franc-bord sont celles qui ont été adoptées (pour les navires de haute mer) par la 22^e assemblée générale de la Seeberufsgenossenschaft et qui ont été ratifiées le 11 juin 1909 par l'Office Impérial des Assurances. Elles s'appliquent à tous les navires dont la construction a été commencée au 1^{er} janvier 1909 ou après cette date, mais cependant elles peuvent aussi, sur requête des intéressés, être appliquées à des navires mis en construction avant cette date.

Actuellement, le Llyod Germanique a procédé, jusqu'au 1^{er} mai 1909, à l'établissement du calcul du franc-bord pour 1681 navires, dont 1243 vapeurs et 438 voiliers; pour l'année 1908, le nombre des navires ainsi examinés a été de 102 et on peut prévoir, pour un terme très prochain, la fin des opéra-

1. Voir ci-dessus p. 194 et 195.

tions du calcul de franc-bord de toute la flotte commerciale allemande.

La Seeberufsgenossenschaft poursuit également, avec beaucoup d'activité, la révision, pour l'application des règles du franc-bord, de tous les petits navires composant la flotte de cabotage, de bornage et de pêche. Les opérations de visite entreprises dans ce but ont été confiées au Lloyd Germanique et ont donné jusqu'à présent des résultats satisfaisants.

b) Bien que les rapports de 1908 et 1909 ne contiennent aucune indication sur l'application des dispositions relatives aux cloisons étanches, nous devons mentionner, d'après les rapports des années précédentes, que l'application de ces dispositions a été l'objet de la vigilance de la Seeberufsgenossenschaft, qui a eu recours, pour l'application pratique, aux offices du Lloyd Germanique.

En 1908, trois amendes, variant entre 30 et 200 marks, ont été prononcées contre un armateur et deux capitaines pour inobservation des règles du franc-bord. Deux armateurs et 10 capitaines ont été en outre l'objet d'avertissement (1).

1. En 1909, 8 amendes variant de 30 à 300 marks contre 2 armateurs et 6 capitaines ; en outre 8 avertissements à des capitaines.

*C. — Entente avec les Etats étrangers pour
l'admission réciproque des mesures concernant
le franc-bord et la prévention des accidents*

Nous ne voulons pas quitter cette question de la prévention des accidents sans mentionner les ententes internationales réalisées ou projetées à ce sujet.

a) En premier lieu, en ce qui concerne le franc-bord, signalons ce qui a été fait :

L'application du Merchant Shipping Act de 1906 ayant été rigoureusement poursuivie par l'Angleterre, même à bord des navires étrangers, il en résulta que des navires allemands se trouvèrent retenus dans des ports anglais pour être soumis à cette application. Cette mesure eut pour conséquences d'irriter assez vivement l'armement allemand et de provoquer chez le législateur allemand le désir de se montrer au moins aussi scrupuleux que le législateur anglais, particulièrement en ce qui concerne l'hygiène à bord des navires, l'arrimage, et plus particulièrement le franc-bord. Mais les armateurs allemands ne se considérèrent comme satisfaits que lorsque des pourparlers eurent été entamés avec l'Angleterre pour la reconnaissance réciproque des

règles admises dans les deux pays relativement au franc-bord.

Le rapport de la Seeberufsgenossenschaft de 1907 signale comme un grand succès la réalisation de l'accord ainsi préparé, et le rapport de 1908 relève avec satisfaction que par un Order in Council pris en exécution du dit accord, les nouvelles prescriptions allemandes sur le franc-bord sont mises par le gouvernement anglais sur le pied d'égalité avec les prescriptions du Merchant Shipping Act. Les navires allemands ne peuvent donc plus être retenus dans les ports anglais lorsqu'ils remplissent pleinement toutes les conditions prévues par les règles allemands sur le franc-bord et la limite de chargement.

Le même rapport de 1908 signale d'autre part les mesures prises par la France au sujet du franc-bord (*Journal officiel* des 26 septembre 1908 et 2 mars 1909) et déclare qu'il n'existe pas entre les règles françaises et les règles allemandes de différence notable. Sur l'initiative de la S. B. G. et de l'Office impérial des assurances, le gouvernement français a déclaré être disposé à entamer des pourparlers pour la reconnaissance réciproque des règles admises dans les deux pays. Ces pourparlers ont abouti et auront effet à dater du 1^{er} octobre 1910.

De même, l'Espagne, par un ordre royal du 2 juillet 1908, a reconnu, comme répondant aux

exigences de la loi espagnole, les limites de chargement contenues dans les prescriptions allemandes sur le franc-bord.

Le rapport de 1908 signale en outre les projets de réglementation du franc-bord en préparation en Suède, en Norwège et en Danemark, ainsi qu'en Hollande et, en raison du nombre toujours plus grand de nations qui admettent une réglementation du franc-bord et de la limite de chargement (1).

b) En second lieu, quant à la prévention des accidents, pour éviter les rigueurs du Merchant Shipping Act anglais quant à l'application, sur les navires allemands, des règles anglaises à ce sujet, la Seebefugnisgenossenschaft décida en 1907 de modifier les dispositions de ces prescriptions préventives relatives aux dispositifs de sûreté pour les mettre en harmonie avec les dispositions analogues du Merchant Shipping Act ; ces modifications furent ratifiées par l'office impérial des assurances et en février 1909, le gouvernement anglais fut sollicité par voie diplomatique de reconnaître, comme équivalente aux dispositions anglaises, les dispositions allemandes sur les appareils, installations, etc. de sauvetage. Le rapport de 1908 exprime l'espoir que l'ordonnance royale anglaise contenant la reconnais-

1. Le rapport de 1909 signale que des accords ont été signés avec les pays ci-dessus dans l'année 1909, et que la S. B. G. désirerait faire fixer le franc bord par une conférence internationale.

sance sollicitée entrera en vigueur avant le 1^{er} octobre 1909. Dès ce moment, les navires allemands ne pourront plus être retenus dans les ports anglais comme n'étant pas pourvus des dispositifs et appareils prévus par la loi anglaise (1).

De même, le règlement d'administration relatif à la loi française du 17 avril 1907 concernant la sécurité de la navigation maritime et la réglementation du travail à bord des navires de commerce ayant été publiés en 1908, des pourparlers entre les deux pays, pour l'application réciproque des réglementations française et allemande, sont annoncés par le rapport de 1908, qui laisse prévoir une issue favorable desdits pourparlers.

En Espagne, sur l'initiative du ministère de la Marine espagnole, une ordonnance royale a été promulguée le 13 octobre 1908 par application de la loi espagnole sur la navigation, ordonnance d'après laquelle tous les navires allemands qui peuvent produire un certificat du comité directeur de la Seeberufsgenossenschaft ou du Lloyd germanique attestant que le navire et la machine sont absolument en bon état, sont dispensés des inspections prévues dans la loi espagnole sur la navigation.

En Suède, en Norvège, en Danemark, ainsi qu'en Hollande, des dispositions concernant la sécurité de

1. Ceci est fait depuis le 10 août 1909 (Rapport de 1910).

la navigation maritime sont en cours de préparation. Dès à présent, des mesures sont prises en Allemagne pour que ces dispositions ne soient pas applicables à bord des navires allemands, la réglementation allemande devant être considérée comme équivalente des réglementations projetées.

§ 9. — APPENDICE

Avant de quitter ce chapitre, nous devons donner quelques renseignements sur l'institut spécial d'assurances pour la navigation en eau douce qui a été rattaché à la S. B. G.

FONCTIONNEMENT DE L'INSTITUT SPÉCIAL D'ASSURANCE DE LA SEEERUFSGENOSSENSCHAFT

Cette institution a pour objet l'application de la législation d'assurances au personnel des bateaux (en particulier des bateaux de pêche) navigant sur des cours d'eau qui communiquent avec la mer et qui sont navigables pour les navires de haute mer.

La Seeberufsgenossenschaft s'est vu attribuer, bien malgré elle, le soin de pourvoir à cette assurance, car elle considère, à juste titre, à ce qu'il semble, que le personnel de cette navigation d'eau douce n'a rien de commun avec celui de la flotte de commerce ou de pêche de haute mer. Les rapports du

comité directeur contiennent de nombreuses protestations contre cet état de choses.

Quoi qu'il en soit, l'assurance-accidents de toute cette catégorie de marins fonctionnant par les soins d'une institution confiée à la Seeberufsgenossenschaft, nous ne pouvons faire autrement que de résumer ici ledit fonctionnement, pour présenter un tableau complet de l'activité de la Seeberufsgenossenschaft.

a) *Pour l'organisation*, l'institut spécial est absolument sous la haute main du comité directeur et de l'assemblée générale de la Seeberufsgenossenschaft, ainsi que des comités et assemblées de section de ce groupement; la seule chose qui soit propre à l'institut est la présence, dans un grand nombre de localités, d'hommes de confiance spéciaux.

Vingt-huit rivières ou fleuves côtiers remplissent les conditions voulues pour que le personnel navigant sur leurs eaux soit assujéti à l'assurance-accidents prévue au paragraphe 152 de la loi sur l'assurance-accidents des gens de mer. La limite où cesse l'application de cette assurance est fixée par le Bundesrath et elle est généralement fixée à une assez grande distance de l'embouchure du cours d'eau.

b) *Statistique des assurés et accidents*. — Le nombre des assurés de cette catégorie a été en 1908 de 17.185 personnes.

Le nombre des accidents a été de 213 en 1908,

dont 30 mortels et 183 non mortels; le plus grand nombre de ces accidents s'est produit sur les bateaux de pêche, soit 193 accidents dont 27 mortels et 166 non mortels.

Le relevé total des accidents depuis 1902 donne les chiffres suivants :

	Accidents déclarés	Blessures	Décès
1902	75	36	39
1903	123	66	57
1904	262	172	90
1905	261	158	103
1906	242	185	57
1907	248	187	61
1908	213	183	30
1909	257	186	71
	<u>1.681</u>	<u>1.173</u>	<u>508</u>

Le nombre des accidents ayant donné lieu, pour la première fois, à indemnité en 1908, a été de 99; 97 accidents ont atteint des adultes, et 2 des mineurs de moins de seize ans.

Les causes de ces accidents ont été les suivantes :

Ascenseurs, grues, monte-charges.....	4 cas
Ruptures, chutes d'objets.....	5 »
Chutes dans les escaliers, échelles, etc.....	9 »
Chargements et déchargements à la main.....	5 »
Ecrasements par véhicules.....	1 »
Chutes sur le pont (par mouvements du navire ou	

par verglas).....	16 cas
Chutes provoquées par un paquet de mer.....	1 »
Chutes du haut des mâts sur le pont.....	1 »
Chutes du pont dans l'eau.....	10 »
Echouement et perte du navire.....	13 »
Accidents dans des exploitations assimilées à des entreprises de navigation ou de pêche.....	18 »
Accidents causés par outils, etc.....	3
Autres accidents.....	13 »
Total.....	<u>99 cas</u>

Les suites de ces accidents ont été les suivantes :

Incapacité temporaire.....	39 cas
Incapacité durable complète.....	2 »
— — partielle.....	34 »
Mort.....	<u>24 »</u>
Total.....	99 cas

Dix-huit veuves, 34 enfants, 2 ascendants, soit au total 54 ayants droit ont touché des indemnités après le décès de l'assuré.

c) *Indemnités payées.* — *Les indemnités à la charge de l'année 1908 se décomposent comme suit :*

	1908	1909
Entretien d'un blessé pendant la période préliminaire fixée par la loi..... M.	<u>72</u>	<u>257</u>

	1908	1909
Frais de traitement et d'entre-		
tien versés à des hôpitaux,		
maisons de santé, etc.....	1.849,55	2.220,00
Frais pour autres traitements...	2.738,96	3.695,92
Pensions à 29 proches d'hospita-		
lisés (34 en 1909).....	274,40	212,50
Pensions à 294 blessés (315 en		
1909).....	30.265,25	29.743,60
Pensions à 209 veuves (231 en		
1909).....	20.985,25	22.544,05
Pensions à 450 orphelins (501 en		
1909).....	39.288,80	42.149,50
Pensions à 23 ascendants (25 en		
1909).....	2.484,95	2.625,55
Frais funéraires dans 23 cas (42		
en 1909).....	1.236	2.243
Règlement définitif à 13 veuves		
remariées (5).....	4.698	2.214
Total..... M.	<u>103.893,16</u>	<u>107.905,53</u>

En comparant les diverses années entre elle, on trouve que la progression des indemnités payées pour chaque année, par rapport à l'année précédente, a été la suivante :

1903.....	M. 10.978,30
1904.....	31.748,33
1905.....	19.366,57
1906.....	15.427,35
1907.....	16.988,22
1908.....	3.282,16
1909.....	4.012,37

Les décisions prises par le comité directeur au sujet de demandes d'indemnités et susceptibles d'appels ou de pourvois, se décomposent comme suit pour l'année 1908 :

Décisions portant fixation d'indemnités.	151	contre	209	en 1907
Décisions portant modification...	120	»	99	»
Décisions de rejet.....	86	»	65	»
Total.....	357	»	373	»

d) *Contentieux.* — *Les appels interjetés devant les conseils d'arbitrage donnent lieu à la statistique suivante :*

Appels interjetés en 1908.....	60
Appels provenant de l'années précédente..*	<u>15</u>
Total.....	<u>75</u>
Décisions confirmant la décision du comité directeur.	45
Arrangements amiables.....	1
Décisions modifiant ou infirmant celle du comité directeur.....	16
Obligations d'indemnités ordonnées pour un motif nouveau.....	1
En suspens à la fin de l'année.....	<u>12</u>
Total.....	<u>75</u>

Les pourvois portés devant l'office impérial des assurances ont été au nombre de 18 (dont 2 provenant de l'année précédente) de la part des assurés et de 7 de la part de l'institut ; dans la première caté-

gorie, un pourvoi a été rejeté, 2 ont été tranchés en faveur des assurés, 12 en faveur de l'institut et 3 sont restés en suspens ; dans la seconde catégorie, un pourvoi a été retiré, un a été tranché en faveur de l'assuré, un en faveur de l'institut et 4 sont restés en suspens.

e) *Recettes*. — Les sommes perçues définitivement à titre de cotisations pour 1908 (et qui proviennent toutes des années précédentes) donnent un total net de M. 184.519,53 ; il faut y joindre un total d'intérêts perçus de M. 14.860 et une somme provenant d'un procès de 94 marks. D'autre part, les indemnités versées aux assurés ont été de 103.893 marks. La différence figure au bilan de 1908 comme augmentation de la fortune de l'institut, puisque cette fortune était au début de 1908 de M. 302.654,95, et à la fin de 1908 de M. 398.235,53. Ce dernier chiffre se décomposait comme suit :

Valeurs mobilières (prix d'achat).....	M. 296.017,55
(Valeur nominale M. 309.000 et au cours	
M. 286.835).....	
Hypothèques.	100.200
Avoir à la nouvelle caisse d'épargne de Ham-	
bourg.....	100
Giro-comto à la Reichsbank.....	1.829,79
Avoir en caisse.....	88,19
Total.....	M. 398.235,53

Tout le portefeuille se compose de valeurs d'État hambourgeoises, brémoises, prussiennes et de l'empire allemand et appartiennent aux catégories que nous avons énumérées dans l'exposé du portefeuille de la fortune propre de la Seeberufsgenossenschaft.

A la fin de 1908, les cotisations pour 1908 n'étaient pas encore perçues et le rapport du comité directeur les évalue à un total de 184.000 marks.

Les frais d'administration, qui sont entièrement à la charge de la Seeberufsgenossenschaft se montent à environ 27.000 marks.

On voit par toutes les statistiques qui précèdent l'importance du rôle de la S. B. G., et les résultats qu'elle a obtenus. Nous aurons l'occasion, dans notre appréciation critique, de tirer de ces statistiques les conclusions qu'elles comportent.

CHAPITRE IV

LA CAISSE D'ASSURANCE-INVALIDITÉ ET VIEILLESSE ET D'ASSISTANCE AUX SURVIVANTS

Cette caisse a pour objet la concession de pensions d'invalidité et de retraite, ainsi que l'allocation de secours aux veuves et aux orphelins.

Elle est de création récente, et n'a commencé à fonctionner qu'à partir du 1^{er} janvier 1907. Il n'est donc pas inutile d'en faire l'historique.

SECTION I

HISTORIQUE

En dehors de l'assurance-accidents des gens de mer, qui est constituée par la Seeberufsgenossenschaft, il existait déjà une assurance-invalidité des gens de mer, ayant son siège administratif à Lubeck. Les cotisations qui l'alimentaient étaient versées par moitié par les assurés et par moitié par leurs patrons, c'est-à-dire par les armateurs. Or, l'expérience a

prouvé qu'en Allemagne les gens de mer se trouvent rarement dans la situation voulue pour recevoir une pension de retraite (vieillesse ou invalidité), qu'ils quittent prématurément leur métier (en moyenne à l'âge de quarante-cinq ans) pour prendre une occupation indépendante, par laquelle ils ne sont plus astreints à l'assurance. Les fonds consacrés par la navigation au long cours à l'assurance-invalidité n'étaient donc employés qu'en partie et imparfaitement à l'assistance des gens de mer.

D'autre part, les dangers professionnels qui menacent les marins et les efforts exigés d'eux sont bien différents de ceux qu'on rencontre dans la majorité des autres métiers, et sont de nature très particulière. Ce n'est pas seulement l'accident professionnel que risque le marin ; il a aussi à redouter les maladies, et parmi elles les dangereuses maladies exotiques, la fièvre jaune, le béri-béri, etc. Il est rare que ces dernières aient seulement pour suite un affaiblissement passager ou chronique du malade ; trop souvent leur issue est mortelle.

Ces circonstances doivent faire attacher la même importance à l'assistance aux veuves et aux orphelins des marins qu'à l'assurance-vieillesse et invalidité. Cela est si vrai, que le paragraphe 11 de la loi sur l'assurance-invalidité, du 13 juillet 1899, prévoyait déjà la faculté, pour la Seeberufsgenossenschaft, de fonder une caisse spéciale dans le but d'étendre son

activité à l'assurance-invalidité des gens de mer, afin d'organiser celle-ci dans les conditions spéciales nécessaires.

Il sembla, en 1905, que le moment opportun de profiter de la faculté concédée par l'article 11 était venu. En effet, pour l'ensemble des assurances-invalidité, c'est-à-dire pour tout l'empire et pour la totalité de toutes les industries, professions, etc., il apparaissait à cette époque que les cotisations perçues au taux d'alors ne suffiraient plus très prochainement pour couvrir le montant des dépenses, et que par suite il faudrait augmenter le taux de perception. Or, en isolant l'assurance-invalidité pour les gens de mer de l'ensemble des autres assurances-invalidité, et en la remettant à la Seeberufsgenossenschaft, on pouvait éviter aux armateurs un surcroît de charges qu'il eût été injuste de leur faire supporter, car l'Office impérial des assurances reconnaissait lui-même que sur les sommes encaissées annuellement par l'assurance invalidité des gens de mer, un excédent de M. 157.900 en moyenne restait sans emploi pour les marins ; il est bien évident que cet excédent était tout désigné pour créer une caisse spéciale administrée par la Seeberufsgenossenschaft, caisse qui devait permettre un emploi des fonds plus judicieux et plus favorable aux assurés, en sauvegardant par là-même les intérêts des armateurs.

Le paragraphe 11 cité plus haut est d'ailleurs conçu

pour donner à cette institution sa portée la plus utile, car il pose comme condition préalable à la fondation de la caisse, l'extension de son fonctionnement à l'assistance aux veuves et orphelins. Or, depuis longtemps, la Seeberufsgenossenschaft s'efforçait de rendre possible l'utilisation pour ce dernier objet des excédents de l'assurance-invalidité. Elle se proposa d'abord d'appliquer pour l'assistance aux veuves et orphelins le procédé dit de la répartition (Umlageverfahren), en usage pour l'assurance-accidents (1); mais elle dut y renoncer devant la résistance de l'Office impérial, qui exigea que le procédé dit de la moyenne des primes (Prämien-durchschnittsverfahren), en vigueur pour l'assurance-invalidité, fut adopté également pour la Caisse à créer.

La différence entre les deux procédés consiste en ce que, tandis que le procédé de répartition se borne à couvrir chaque année les besoins effectifs de l'exercice, le procédé de la moyenne des primes accumule, en dehors des frais d'administration, le montant de toutes les rentes d'invalidité et de tous les secours aux veuves et orphelins, que peuvent revendiquer, soit les assurés invalides, soit les femmes et enfants survivants d'assurés. Ce procédé cherche donc à couvrir le montant en capital de la dette,

1. Voir ci-dessus, p. 12.

(celle-ci naissant de façon continue d'année en année) et même par suite de l'accumulation d'un capital renfermant en tout temps la pleine réserve de primes pour toutes les assurances courant dans le moment envisagé, il doit en même temps suffire en lui-même, (sans qu'il soit nécessaire de recourir aux cotisations payables dans l'avenir), à subvenir à toutes les rentes déjà accordées pour la durée probable qu'elles ont à courir.

Ce procédé exige, au moins au début, de lourds sacrifices; par suite il dérangerait notablement les bases mathématiques des statuts d'abord conçus pour la caisse projetée, et soumis au Bundesrath à la fin de 1899. Ces statuts ne pouvaient d'autre part subsister, parce qu'ils fixaient les pensions payées par la caisse aux veuves et orphelins au même taux que les pensions et secours versés aux mêmes personnes en vertu de la loi sur l'assurance-accidents des gens de mer. Mais depuis 1899, la loi de 1900 qui réforma cette dernière assurance, et l'élévation constante des moyennes officielles de salaires, ont augmenté de près de 50 o/o le montant des sacrifices demandés pour ladite assurance-accidents, et cette augmentation excluait la possibilité de tirer de la caisse à créer, sans recourir à de nouvelles formes, les moyens voulus pour payer aux veuves et orphelins des pensions et secours mis sur le même pied que les pensions à survivants de l'assurance-accidents. On

pourvut à ces nouvelles formes en imaginant, pour l'assistance aux veuves et orphelins, cinq degrés spéciaux assimilés aux cinq classes de la loi sur l'assurance-invalidité.

Enfin, par un compromis, on concilia les exigences du gouvernement impérial avec les intérêts de l'armement allemand, et d'après le projet établi en 1905, les taux de cotisations prévus s'entendaient pour tout le complexe comprenant l'assurance-invalidité, l'assurance-vieillesse, l'assistance aux veuves et orphelins ; les cotisations ainsi établies devaient dépasser celles jusqu'à présent perçues pour la seule assurance-invalidité, de 6 pfennigs pour les classes de salaires I et II ; de 8 pfennigs pour la classe II ; de 10 pfennigs pour les classes IV et V. Ainsi, pour un matelot appartenant à la classe IV par exemple, pour lequel on comptait annuellement 44 cotisations hebdomadaires, la majoration devait être de M. 4,40 par an. On estimait pouvoir obtenir annuellement par ces moyens, en dehors de M. 157.900, excédent de l'assurance-invalidité mentionnée plus haut, une somme de M. 200.000, fournie pour moitié par les armateurs et pour moitié par les assurés, ce qui permettait de comprendre, dans l'ensemble des assurances pour les gens de mer, l'assurance-veuves et orphelins.

Pour les pensions aux vieillards et aux invalides, l'empire devait, d'après le projet de 1905, concourir

avec la caisse, placée, pour cette partie de son activité, sous le régime financier général déjà organisé par les lois antérieures.

Mais, jusqu'à cette époque (et encore aujourd'hui) l'assistance aux veuves et orphelins n'était pas encore organisée par l'empire, et par suite les membres de la *Seeberufsgenossenschaft* devaient être seuls à en supporter les charges, sans recevoir de subvention de l'empire, celle-ci ne devant être fournie à la caisse future que lorsque l'empire aurait adopté et généralisé ladite assistance. C'était d'ailleurs un grand avantage pour les armateurs que de pouvoir, en incorporant « avant la lettre » l'assistance aux veuves et orphelins dans la caisse à fonder, se séparer de l'organisme administratif que pourrait créer l'empire, et conserver l'autonomie nécessaire pour disposer entièrement et utilement des fonds rassemblés par la caisse.

Les pensions des veuves et orphelins, calculées à un taux très modeste, étaient réparties par le projet de 1905 en cinq classes. Dans la classe première, la veuve ou l'enfant devaient recevoir, par tête, M. 40, dans la classe II, M. 57, dans la classe III, M. 68, dans la classe IV, M. 75, dans la classe V, M. 100. Toutefois, dans la même famille, il ne pouvait être perçu plus de trois pensions, suivant la limitation en vigueur à la *Seeberufsgenossenschaft*.

Si l'empire généralise l'assurance-veuves et orphe-

lins, le taux de pension que fixera alors la loi sera peut-être un peu plus élevé que celui du projet de 1905 (et que celui qui existe en effet aujourd'hui), mais dans ce cas la subvention que la caisse recevra de l'empire lui permettra de parfaire la différence, et, peut-être même, de faire davantage que l'empire pour ladite assurance.

Les charges prévues par le projet de 1905 pour les membres de la Genossenschaft étaient calculées pour une période qui dure encore. Plus tard, il est possible qu'il se produise une augmentation notable du taux des salaires, qui retentirait sur le fonctionnement de la caisse ; cela aurait lieu, par exemple, si, dans la fixation du taux des salaires moyens par le chancelier, le salaire mensuel d'un matelot en pied était porté à M. 77 au moins ; les matelots passeraient alors de la classe de salaire IV à la classe V. L'augmentation de charge pour les armateurs ne se ferait pas sentir quant aux cotisations pour l'assurance-vieillesse et invalidité, mais bien en ce qui concerne l'assistance aux veuves et orphelins ; cependant, l'élévation maxima des pensions à cette catégorie d'assistés serait de M. 75 pour les familles comptant trois ayants droit ou davantage, et elle ne produirait pour les armateurs qu'une majoration de cotisation hebdomadaire de 3 pfennigs par matelot.

Il faut enfin considérer le cas où l'empire retarderait pour longtemps, ou même n'organiserait pas

l'assistance aux veuves et aux orphelins. Dans ce cas, l'augmentation de charges pour les amateurs ne devrait pas dépasser les M. 100.000 que leur demandent annuellement les statuts projetés en 1905 et actuellement ratifiés, en dehors de ce qu'ils versent déjà pour l'assurance-vieillesse et invalidité, et cela tant qu'il n'y aura pas d'augmentation imprévue des salaires moyens. Il resterait l'avantage que l'excédent existant pour l'assurance-invalidité ne serait pas perdu pour les gens de mer, puisqu'il trouverait un emploi conforme à son but, c'est-à-dire qu'il irait à la catégorie de travailleurs pour laquelle il avait été perçu, et qu'ainsi la création de l'assistance aux veuves et aux orphelins serait susceptible d'attacher plus étroitement le matelot allemand à son pavillon, et d'assurer à l'armement allemand un noyau solide de bon personnel national.

Tel est, dans ces grandes lignes, le projet qui fut soumis à l'assemblée générale extraordinaire des délégués de la Seeberufsgenossenschaft du 11 décembre 1905, et qui, accepté par cette assemblée et ratifié le 16 juin 1906 par le Bundesrat, devint le statut de la nouvelle caisse, applicable à dater du 1^{er} janvier 1907.

SECTION II. — ORGANISATION DE LA CAISSE

La caisse est régie et représentée par le comité directeur et par l'assemblée générale (§ 56).

§ 1. — COMITÉ DIRECTEUR

Le comité directeur administre la caisse, sauf pour les cas où il s'agit d'affaires expressément attribuées à la compétence de l'assemblée générale (§ 57).

a) Composition. — Le comité directeur se compose de 16 membres titulaires et de 16 membres suppléants (§ 58).

Huit des membres titulaires et huit des membres suppléants appartiennent à la catégorie des patrons ; ce sont, sans autre formalité, les membres du comité directeur de la Seeberufsgenossenschaft qui, pour toute la durée de leur mandat, comme membres de ce comité, sont en même temps membres du comité directeur de la caisse (§ 59).

Les huit membres titulaires et les huit membres suppléants du comité directeur de la caisse, appartenant à la catégorie des salariés, sont élus par les représentants des assurés à l'assemblée générale.

L'élection se fait en un tour de scrutin et à la majorité relative. En cas d'égalité de suffrages, le président de l'assemblée générale procède à un tirage au sort.

Sont éligibles, tous les membres de la caisse du sexe masculin, jouissant de leurs droits civils et non pourvus d'un conseil judiciaire ; sont également éligibles les navigateurs expérimentés ou personnes au courant des choses de la navigation, qui ne sont ni

armateurs, ni correspondants, ou fondés de pouvoirs d'armateurs (§ 33 de la loi sur l'assurance contre les accidents des gens de mer).

La durée du mandat est de quatre ans ; le renouvellement des mandats a lieu tous les deux ans. Les membres sortants sont rééligibles.

Si les représentants des assurés à l'assemblée générale refusent de procéder à l'élection des membres du comité directeur, ou si l'élection n'aboutit pas, l'Office impérial des assurances nomme directement les membres salariés du comité directeur.

Le refus du mandat, ou la démission de la part d'un membre du comité directeur pendant la période statutaire du mandat, ne peuvent être acceptés que pour les motifs prévus au Code civil, paragraphe 786, pour le refus des fonctions de tuteur.

Lorsqu'un membre du comité directeur se retire avant l'expiration de son mandat, il est remplacé par son suppléant. Si ce dernier s'est également retiré, la prochaine assemblée générale procède à une élection complémentaire (§ 60).

Le président et le vice-président du comité directeur de la caisse sont les président et vice-président du comité directeur de la Seeberufsgenossenschaft (§ 61).

b) Attributions et pouvoirs. — Le comité directeur établit tous les ans, au plus tard trois semaines avant l'assemblée générale ordinaire, un tableau de

l'administration financière et de la situation financière de la caisse pendant l'année écoulée. Ce tableau donne notamment le relevé des valeurs mobilières possédées par la caisse, leur prix d'achat, leur cours en bourse, etc.

Les membres du comité directeur de la caisse sont responsables de leur administration dans les mêmes conditions que le sont les tuteurs vis-à-vis de leurs pupilles, et ils sont soumis, lorsqu'ils agissent sciemment au détriment de la caisse, aux dispositions du paragraphe 266 du Code pénal (§ 63) (1).

Le président du comité directeur représente la caisse ; toutefois pour les décisions engageant la fortune de la caisse (achat ou vente de valeurs, etc.) ainsi que pour les contrats passés par écrit, sa signature n'est valable en droit qu'avec celle d'un second membre du comité directeur de la caisse ou d'un suppléant.

Le président est représenté, en cas d'empêchement personnel ou avec un mandat exprès de sa part, par le vice-président ; au cas où celui-ci est également empêché, par le plus ancien membre du comité directeur de la caisse appartenant à la catégorie des patrons.

Le président est représenté, en cas d'empêchement personnel ou avec un mandat exprès de sa part, par

1. Comparez p. 35.

le vice-président ; au cas où celui-ci est également empêché, par le plus ancien membre du comité directeur de la caisse appartenant à la catégorie des patrons.

Le comité directeur doit aviser, dans le délai d'une semaine, l'Office impérial des assurances de son élection ainsi que des changements survenus dans sa composition (§ 64).

Le comité directeur peut prendre des décisions lorsque la moitié au moins de ses membres est présente. Si ce *quorum* n'est pas atteint, il est procédé à une nouvelle réunion au cours de laquelle une décision peut être prise quel que soit le nombre des membres présents. Le comité directeur prend ses dispositions à la majorité absolue des membres présents. En cas de partage des voix, le président a voix prépondérante. Dans les cas urgents, la décision peut être prise par vote par écrit. L'urgence est décidée par le président (§ 65).

Le président convoque le comité directeur suivant les besoins. Il est obligé de le convoquer dans le délai de deux semaines lorsqu'il en est requis, par écrit, par huit membres du comité directeur qui indiquent quels sont les objets de la discussion (§ 66).

Les séances sont ouvertes, dirigées et levées par le président. Les procès-verbaux sont signés par le président et un autre membre du comité.

Des fonctionnaires de la caisse peuvent assister

aux séances du comité avec voix consultative ; ils peuvent aussi être chargés de la rédaction du procès-verbal, sur lequel doit alors figurer leur signature (§ 67).

Le paragraphe 68 traite des formes rendant valables les décisions prises par le comité ; il indique également la forme que doit avoir le sceau du comité.

Le comité directeur peut, tout en conservant son entière responsabilité, charger de l'expédition d'affaires déterminées des fonctionnaires appointés par la caisse. Dans ce cas l'autorisation de l'Office impérial des assurances est nécessaire.

L'ordre de service adopté pour les fonctionnaires de la Seeberufsgenossenschaft est applicable aux fonctionnaires de la caisse. Les traitements de ces derniers sont fixés en détail par le projet de budget de la caisse (§ 69).

Le président du comité directeur suspend l'application des mesures prises par les organes de la caisse lorsque ces décisions vont à l'encontre des dispositions de la loi ou des statuts, et il en réfère à l'Office impérial des assurances (§ 70).

§ 2. — ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

a) *Composition.* — L'assemblée générale se compose de vingt-cinq représentants des patrons groupés

dans la Seeberufsgenossenschaft et de vingt-cinq représentants des assurés. Chaque représentant a un suppléant.

Les représentants absents peuvent se faire représenter à l'assemblée générale par un de leurs collègues de la même catégorie qu'eux-mêmes (§ 71).

2) Les représentants des patrons et des suppléants sont élus par les assemblées de section de la Seeberufsgenossenschaft, à raison de 2 pour la section première, de 6 pour la section II, de 8 pour la section III, de 4 pour la section IV, de 3 pour la section V et de 2 pour la section VI.

Sont éligibles les membres de la Seeberufsgenossenschaft appartenant à la section, leurs représentants légaux, les fondés de pouvoirs d'armateurs et les armateurs correspondants (§ 33 de la loi sur l'assurance contre les accidents des gens de mer).

Ne peut être éligible celui qui ne peut remplir les fonctions d'échevin (§ 32 de la loi sur l'organisation judiciaire).

Le vote a lieu conformément aux dispositions du § 24, alinéas 2 et 3 du statut révisé de la S. B. G. (c'est-à-dire par votes écrits). Le vote peut d'ailleurs se faire dans d'autres formes (par acclamations, à mains levées, etc.,) lorsque plus du dixième des votants présents ne s'y oppose pas.

Le vote a lieu à la majorité absolue, avec tirage au sort en cas de partage des voix (§ 72)

β) Les représentants des assurés sont élus et choisis parmi les personnes assurées à la caisse ou connaissant bien les choses de la navigation. Ils ne doivent être ni armateurs, ni co-armateurs, ni armateurs correspondants (§ 33 de la loi sur l'assurance contre les accidents des gens de mer).

Ils doivent être Allemands, majeurs, appartenir au sexe masculin et être domiciliés en Allemagne. Ne peut être élu celui qui ne peut remplir les fonctions d'échevin.

Les représentants des salariés et leurs suppléants sont élus par les comités directeurs des caisses locales de maladie, des caisses de gens de mer officiellement reconnues et des autres associations constituées pour la protection des intérêts des gens de mer et officiellement reconnues; toutes ces institutions doivent avoir leur siège en Allemagne et compter au moins 10 assurés comme membres. L'Office impérial des assurances fixe quelles seront les caisses et institutions dont les comités pourront prendre part aux élections, détermine le nombre des votes qui sera attribué à chacune d'elles et dirige en somme toutes les opérations électorales (§ 73).

Les représentants et les suppléants des deux catégories sont élus pour quatre ans. Les élus sortants sont rééligibles. Si, avant l'expiration de cette période de quatre ans, un représentant et son suppléant se sont retirés, il ne sera procédé à une élec-

tion complémentaire que si le nombre des représentants des patrons ou des assurés est moindre de vingt (§ 74).

b) Attributions. — L'assemblée générale a pour attributions :

1° La fixation de l'avant-projet pour les frais d'administration (projet de budget de la caisse);

2° L'examen du compte annuel, la délivrance du quitus et l'élection de trois membres pour l'examen préalable dudit compte ;

3° La fixation des cotisations (§ 52);

4° La décision sur les modifications aux statuts ;

5° La surveillance de l'administration du comité directeur ;

6° Avec l'assentiment du comité directeur, la décision sur les dispositions à prendre pour assurer le contrôle (§ 161 de la loi sur l'assurance-invalidité);

7° La présentation de requêtes pour obtenir l'autorisation de placer une partie de la fortune de la caisse en dérogation des dispositions du paragraphe 164, alinéa 1, de la loi sur l'assurance-invalidité ;

8° L'approbation à donner au comité directeur portant sur l'acquisition, l'aliénation ou l'engagement d'immeubles appartenant à la caisse, lorsque le comité directeur n'estime pas qu'il y a lieu d'agir d'urgence ;

9° La reconnaissance du droit à la retraite d'un fonctionnaire de la caisse ;

10° La décision à prendre sur les propositions des membres de l'assemblée générale, lorsque ces propositions portent sur des objets qui sont de la compétence de cette assemblée ;

11° La délibération et la décision sur toutes les affaires soumises à l'assemblée générale par le comité directeur ou par l'office impérial des assurances (§ 75).

c) Réunions. — Le paragraphe 76 énumère les conditions dans lesquelles se réunit l'assemblée générale (délai et forme des convocations, quorum, délégation des votes, exclusion de la publicité).

Une assemblée générale ordinaire a lieu tous les ans, au plus tard avant le 15 septembre. Elle examine le compte annuel, après examen d'une commission de trois membres. Les assemblées générales extraordinaires sont convoquées lorsque le comité directeur le juge nécessaire, ou bien, dans un délai de trois semaines, lorsque la convocation est demandée par l'Office impérial des assurances ou par 25 représentants. D'ailleurs, le comité directeur est obligé de mettre à l'ordre du jour de l'assemblée générale les objets dont l'inscription à cet ordre est demandée par l'Office impérial des assurances ou par 25 représentants, lorsque cette demande parvient au comité

directeur une semaine avant le jour fixé pour l'assemblée.

Le paragraphe 77 définit le rôle du président du comité directeur lorsqu'il agit comme président de l'assemblée. Il peut d'ailleurs se faire remplacer dans cette fonction. Il est assisté de deux assesseurs et de deux secrétaires élus par l'assemblée. Il maintient l'ordre, donne et retire la parole, etc. Les fonctionnaires de la caisse désignés à cet effet par le comité directeur peuvent assister à l'assemblée générale avec voix consultative et peuvent même être chargés de la rédaction du procès-verbal. Les représentants de l'office impérial des assurances doivent être entendus par l'assemblée générale chaque fois qu'ils le demandent.

Les paragraphes 78 et 79 fixent les procédés de vote, la vérification des pouvoirs des représentants, la rédaction du procès-verbal, etc.

Dispositions communes au comité directeur et à l'assemblée générale. Les représentants des patrons et d'autre part les personnes expertes en navigation, non soumis à l'obligation d'assurance, ne peuvent refuser un mandat électif que pour les motifs qui, en vertu du paragraphe 1786 du Code civil, permettent de refuser les fonctions de tuteur. L'exercice d'une fonction honorifique revêtue en vertu des présents statuts, des lois sur l'assurance-accidents, de la loi sur l'assurance-invalidité ou de la

loi sur l'assurance-maladie, est assimilé à l'exercice d'une tutelle (1).

Les personnes soumises à l'obligation d'assurance conformément aux statuts de la caisse, peuvent refuser le mandat électif leur conférant une fonction honorifique, et cela sans avoir à fournir de motifs.

La réélection peut être refusée pour une période de renouvellement (§ 80)

Les élus qui refusent sans motif suffisant la fonc-

1. Dans les rapports de la caisse pour 1907 et 1908, les membres du comité directeur de la caisse et leurs suppléants, ainsi que les membres de l'assemblée générale et leurs suppléants, sont classés les uns et les autres en deux catégories : représentants des patrons et représentants des salariés.

Il est intéressant de relever les titres, qualité et profession, les plus fréquents chez les membres des deux catégories.

Le comité directeur se compose, naturellement, du côté patronal, d'armateurs ou directeurs de compagnie de navigation, parmi lesquels on relève le directeur du Norddeustcher Lloyd, un sénateur de Brême, trois consuls, etc. Mais il semble bien que, pour le comité directeur, on se soit attaché à choisir, même pour les salariés, des représentants d'une situation assez élevée. On trouve parmi eux 5 capitaines, dont un qualifié de commodore et trois inspecteurs de port, les autres membres titulaires ou suppléants n'étant pas autrement qualifiés.

Les membres titulaires ou suppléants de l'assemblée générale sont de même, du côté patronal, de grands armateurs, des directeurs de compagnies de navigation, des capitaines, etc. En revanche, la composition de la représentation des salariés semble assez démocratique. En suivant la liste de cette partie de l'assemblée générale, on rencontre un concierge, un patron de barcas, un charpentier de navire, des ouvriers de chantiers maritimes, des capitaines, des officiers, des mécaniciens de navires, un rédacteur de journaux de marine, des professeurs de navigation, un matelot, un négociant et même le commandant du corps des pompiers de Magdebourg.

tion pour laquelle ils ont été choisis, ou qui n'assistent pas, sans fournir d'excuse suffisante, aux séances du comité directeur et de l'assemblée générale, ou qui de toute autre manière ne remplissent pas consciencieusement leurs fonctions, peuvent être frappés par le président du comité directeur d'une amende dont le maximum est de 250 marks.

Cette disposition pénale peut faire l'objet d'un pourvoi devant l'Office impérial des assurances, cela dans le délai de deux semaines à dater de la signification de la peine prononcée. L'office impérial des assurances se prononce alors en dernier ressort (§ 81).

S'il est connu qu'il existe à l'égard d'un élu des faits qui écartent son éligibilité, en vertu des statuts de la caisse ou qui constituent des transgressions grossières des devoirs attachés à sa fonction, cet élu peut être destitué par décision du comité directeur, après que l'occasion de se disculper lui aura été donnée. La décision du comité directeur peut faire l'objet d'un pourvoi devant l'office impérial des assurances dans le délai d'un mois ; ce pourvoi n'a pas d'effet suspensif (§ 82).

Les membres du comité directeur et de l'assemblée générale ont droit aux indemnités suivantes :

1° Frais de voyage :

a) Lorsque le voyage peut être effectué par chemin de fer ou en bateau à vapeur, l'aller et retour en

seconde classe par voie de fer et en 1^{re} classe sur les bateaux à vapeur ;

b) Lorsque le trajet s'effectue par une autre voie que les précédentes, les frais effectifs du transport, en prenant toutefois comme base l'itinéraire le plus court ;

c) En outre, 6 marks par demi-journée et 12 marks par journée entière, comme indemnité représentative de tous les frais autres que les frais de transport engagés pour s'occuper des affaires de la caisse ; de plus, une indemnité de 5 marks par nuit passée hors du domicile habituel ;

2° Lorsque l'élu ne se déplace que dans un rayon de 3 kilomètres, l'indemnité se monte à la valeur réelle des dépenses qu'il a faites en s'occupant des affaires de la caisse (frais de transport d'après les usages locaux, repas, etc.).

En dehors de ces indemnités, il est versé aux représentants des assurés le montant entier du salaire que leur aurait rapporté leur travail habituel, mais avec un minimum d'au moins 3 marks par jour (M. 1,50 pour la demi-journée). En revanche, il n'est rien dû aux représentants des patrons pour perte de temps, etc. (§ 83).

§ 3. — AUTRES ORGANES

a) *Contrôleurs*. — A côté du Comité directeur et de l'assemblée mentionnons que le Comité directeur

peut nommer des fonctionnaires pour les charger d'un service de contrôle et leur donner des instructions de service (§ 84).

b) *Conseils d'arbitrage.* — Les conseils d'arbitrage pour l'assurance ouvrière, créés en vertu du paragraphe 103 pour l'assurance-invalié et dudit paragraphe 3 de la loi portant modification des lois sur l'assurance-accidents, sont également compétents pour l'assurance-invalidité et pour l'assistance aux veuves et orphelins organisées par la caisse (§ 85).

c) *Compétence de l'Office impérial des assurances.* — La caisse est contrôlée par l'Office impérial des assurances. Ce contrôle s'étend à l'observation des dispositions contenues dans la loi et les statuts.

§ 4. — RENSEIGNEMENTS STATISTIQUES

Ces renseignements sont relatifs aux actes administratifs à l'activité du comité directeur, de l'assemblée générale et des divers services ou organes(1).

En 1907, le comité directeur a tenu deux séances et a examiné dix-neuf questions ; en 1908, il a tenu une seule séance et a examiné douze questions.

L'assemblée générale tint deux sessions en 1907 et une en 1908. Dans cette dernière session, elle a décidé notamment un certain nombre de modifications aux statuts, portant sur les paragraphes 43,

1. Voir ci-après, page 282.

45, 76, 104 à 122 (c'est-à-dire surtout sur le paiement des cotisations par les armateurs, etc.).

La commission prévue par le paragraphe 123 des statuts (1) pour se prononcer sur les litiges entre les organes de la caisse d'une part et les patrons ou assurés d'autre part, ou entre patrons et assurés au sujet des classes de salaire, n'eut à se réunir ni en 1907 ni en 1908.

Le nombre des fonctionnaires était de dix-sept en 1908, plus six dames ; toutefois, six de ces employés exerçaient en outre une autre fonction.

La comptabilité et le trésor ont été contrôlés en 1908 au moins une fois par mois par un expert-juré en écritures de Hambourg. En outre, il a été procédé à deux inspections financières par les fonctionnaires de l'Office impérial des assurances. Ces deux inspections n'ont donné lieu à aucune critique.

Les contrôleurs que le paragraphe 84 des statuts autorise le comité directeur à nommer (2), n'ont pas été désignés jusqu'à présent et ne le seront probablement pas, la caisse jugeant plus simple de faire contrôler les assurés et les versements de cotisations par les offices d'assurances des villes Hanséatiques et des provinces de Schleswig-Holstein, de Poméranie, de Prusse Orientale et de Prusse Occidentale.

1. Voir ci-dessous, page 284.

2. Voir ci-dessus, page 234.

SECTION III

DES ASSURÉS ET DE LEURS DROITS

§ 1. — QUELS SONT LES ASSURÉS ?

Les membres de la caisse se divisent en deux catégories : les assurés par obligation et les assurés volontaires. Les uns et les autres ne doivent à la caisse que les cotisations prévues aux statuts (§ 3).

a) *Assurés par obligation.* — D'après les dispositions de la loi concernant les personnes soumises à l'assurance-invalidité, ce sont, à partir de leur seizième année accomplie, les personnes assurées contre les accidents en vertu du paragraphe premier, alinéa premier de la loi sur les accidents des gens de mer, en tant que ces personnes sont employées moyennant salaire ou traitement.

Le total de cette catégorie d'assurés est donc chaque année le même que celui des assurés par obligation de l'assurance-accidents.

Quant au salaire qui détermine l'obligation d'assurance, son maximum est fixé à 2.000 marks.

Sont considérés comme salaire les gratifications régulières (parts, etc.) et les allocations en nature. Ces dernières sont évaluées d'après leur valeur moyenne, fixée administrativement (§ 6).

Par suite, l'assurance ne s'étend pas aux capitaines dont le gain annuel dépasse 2.000 marks, profits accessoires compris. Elle ne s'étend pas non plus

à trois autres catégories de gens de mer qui sont :

1° Les personnes assurées à l'institut spécial d'assurances de la S. B. G. (§ 5) ;

2° Les personnes qui devraient être régulièrement soumises à l'assurance en raison de leur travail et de leur salaire, mais dont la capacité de travail est durablement réduite à moins d'un tiers par suite de vieillesse, de maladie ou autres infirmités. Il en est ainsi lorsque ces personnes ne sont plus en état de gagner, par un travail répondant à leurs forces et à leur capacité, ainsi qu'à leur formation professionnelle, le tiers de ce que gagnent habituellement, dans la même contrée, et par leur travail, les personnes saines de corps et d'esprit et de même éducation professionnelle (§ 7) ;

3° Les gens de couleur (Hindous, Japonais, Chinois, Malais, Nègres, etc.) faisant du service sur des navires allemands (§ 8).

b) *Assurés volontaires* (§ 9 et suiv.). — Ces assurés comprennent deux catégories, suivant qu'ils bénéficient de l'assurance-volontaire proprement dite, ou de l'assurance continuée.

1° La première catégorie comprend d'une part des armateurs travaillant avec l'équipage de leur navire, cet équipage étant de trois personnes au total, et d'autre part des capitaines dont le traitement ou salaire annuel dépasse 2.000 marks, mais n'atteint pas 3.000 marks. Les armateurs en question

ne peuvent alors s'assurer qu'avant l'accomplissement de leur quarantième année, tandis que les capitaines peuvent s'assurer même après cet âge. Les uns et les autres sont autorisés, lorsqu'a cessé la situation qui leur a permis de s'assurer volontairement, à continuer cette assurance volontaire et à la renouveler dans les formes voulues.

2° Les assurés par obligation sont autorisés, lorsque cesse pour eux la situation qui a créé l'obligation d'assurance, à continuer à rester assurés à la caisse, tant qu'ils ne sont pas de nouveau soumis à l'obligation d'assurance par leur nouvelle occupation (assurance continuée).

L'assurance volontaire et l'assurance continuée s'étendent aussi bien aux dispositions concernant l'invalidité et la vieillesse qu'à celles qui concernent les veuves et les orphelins. Cependant, le droit de continuer l'assurance quant à ce qui concerne les veuves et les orphelins, n'est reconnu aux assurés qui prennent du service sur des navires étrangers que si leur famille reste en Allemagne et que si cette situation ne dure pas plus d'un an. Cependant, dans certains cas très spéciaux, le comité directeur de la caisse pourra autoriser une prolongation de ce délai. S'il s'agit alors d'un service militaire étranger, le droit à l'assurance continuée cesse, quant à la veuve et aux orphelins, du jour où ce service a commencé.

Quant à l'usage qui a été fait par les intéressés du bénéfice de l'assurance volontaire et de l'assurance continuée, il semble avoir été jusqu'à présent assez faible, du moins à en juger par les rapports administratifs de la caisse en 1907 et en 1908. Ceux-ci ne contiennent en effet aucune indication statistique spéciale relative aux deux catégories d'assurés volontaires.

§ 2. — DROITS ET AVANTAGES CONFÉRÉS AUX ASSURÉS

Les avantages auxquels peuvent prétendre les assurés peuvent se résumer à trois :

A. — Jouissance d'une pension d'invalidité ou de vieillesse ;

B. — Traitement médical (souvent imposé aux assurés) ;

C. — Secours aux survivants.

A. — *De la pension d'invalidité ou de vieillesse*

Nous examinerons successivement les points suivants :

a) Définition de la pension ;

b) Conditions requises pour l'obtention de la pension ;

c) Calcul de la pension, cumul.

d) Jouissance de la pension (paiement des arrérages, privilèges, etc...)

a) *Définition.* — On sait que la rente ou pension peut être réclamée en cas d'incapacité de travail ou de vieillesse.

Dans le premier cas, c'est la pension d'invalidité, c'est-à-dire celle qui est versée à tout assuré atteint, quel que soit l'âge, d'une incapacité de travail.

Dans le second cas, c'est la pension de vieillesse c'est-à-dire celle que reçoit, abstraction faite de toute incapacité de travail, l'assuré qui a accompli sa soixante-dixième année (§ 10).

b) *Conditions.* — Deux principales conditions sont requises pour constituer le droit à la pension d'invalidité et de vieillesse (§ 22 et suiv.) :

1° Un certain nombre de semaines de présence à la caisse ;

2° Le versement de cotisations.

Nous étudierons ces deux conditions, puis nous exposerons les causes de déchéance du droit à la pension.

1° — Le nombre de semaines de présence nécessaires est :

a) Pour la pension d'invalidité, et lorsqu'il a été versé au moins 100 cotisations en vertu de l'obligation d'assurance, deux cents semaines de versement ; en cas contraire, cinq cents semaines de versement ;

β) Pour la pension de vieillesse, mille deux cents

semaines de versement. Les cotisations versées pour l'assurance n'entrent en ligne de compte pour la pension d'invalidité que s'il a été versé au moins 100 cotisations, soit en vertu de l'obligation d'assurance, soit en vertu de l'assurance volontaire ;

2° — Le versement des cotisations hebdomadaires a pour base, comme d'ailleurs le calcul de la pension, la répartition des assurés en cinq classes de salaire, déterminées comme suit :

Première classe jusqu'à 350 marks inclusivement ;

Deuxième classe de M. 350 à 550 marks.

Troisième classe de M. 550 à 850 marks.

Quatrième classe de M. 850 à 1.150 marks.

Cinquième classe au-dessus de 1.150 marks.

Le classement des assurés s'opère d'après le montant moyen du gain annuel fixé par le chancelier de l'empire, conformément au paragraphe 10 de la loi sur l'assurance des gens de mer du 30 juin 1900. S'il s'agit d'une assurance volontaire, l'assuré peut choisir la classe de salaire à laquelle il veut appartenir (§ 27).

A l'exception des assurés volontaires et des assurés profitant de l'assurance continuée, les cotisations sont versées par parts égales par les armateurs et par les assurés.

Toutes les cotisations sont mesurées de telle sorte que leur valeur quant au temps, en faisant entrer dans le calcul les ressources présentes de la caisse,

soit égale à la valeur quant au temps de la charge que représentera pour la caisse les pensions et frais de toute nature qu'elle devra couvrir. Dans les différentes classes de salaire, les cotisations devront être égalisées pour tous les assurés.

Trois ans après la fondation de la caisse, puis régulièrement tous les cinq ans, il devra être établi un bilan technique pour vérifier si les cotisations perçues répondent aux exigences de la disposition précédente. S'il résulte de ce bilan qu'il se produit une plus-value en continuant à percevoir les mêmes cotisations, les pensions de veuves et d'orphelins à payer dans l'avenir seront augmentées proportionnellement à cette plus-value ; si au contraire le bilan accuse un déficit, cette moins-value sera éliminée par une diminution des pensions de veuves et d'orphelins à accorder dans l'avenir. Cette augmentation ou cette diminution sont décidées par l'assemblée générale, sous réserve de ratification par l'Office impérial des assurances. Cet Office peut également ordonner par lui-même l'augmentation ou la diminution des pensions de veuves et d'orphelins au cas où l'assemblée générale ne prend pas de décision valable en ce sens.

La cotisation est pour chaque semaine :

Dans la première classe de salaire, de 20 pfennigs ;

Dans la deuxième classe de salaire, de 26 pfennigs ;

Dans la troisième classe de salaire, de 32 pfennigs ;

Dans la quatrième classe de salaire, de 40 pfennigs ;

Dans la cinquième classe de salaire, de 46 pfennigs.

En cas de continuation volontaire de l'assurance et si cette continuation n'a lieu que pour l'assurance-invalidité, les cotisations se baseront sur le taux prévu dans la loi sur l'assurance-invalidité, l'assuré choisit alors lui-même la classe de salaire dans laquelle il veut être placé (§ 52).

La semaine de versement commence le lundi de chaque semaine du calendrier. Sont comptées comme semaines de versements, sans qu'il soit nécessaire de fournir de cotisation effective, les semaines pendant lesquelles :

a) L'assuré effectue un service militaire dans l'armée ou la marine, soit en temps de mobilisation ou de guerre ;

b) L'assuré effectue volontairement un service militaire en temps de mobilisation ou de guerre ;

c) L'assuré ne peut exercer sa profession en raison d'une maladie certifiée, entraînant une incapacité de travail temporaire.

Toutefois, cette faveur ne s'étend pas aux personnes qui, avant les époques mentionnées, n'étaient pas attachées définitivement à l'emploi créant l'obligation d'assurance.

La durée d'une maladie ne peut être comptée comme temps de versement, lorsque l'intéressé s'est rendu intentionnellement malade ou a contracté sa

maladie ou en commettant un crime constaté judiciairement, ou en étant mêlé à une rixe, ou en se trouvant en état d'ivresse.

Lorsque la maladie dure plus d'un an, le temps qui dépasse ce laps n'est pas compté comme temps de versement.

La convalescence qui suit une maladie est assimilée à la maladie. Il en est de même pour la période qui suit l'accouchement, mais avec un maximum de six semaines (§ 24) ;

3° — Les causes de déchéance du droit à la pension d'invalidité ou de vieillesse sont les suivantes :

L'assuré qui a intentionnellement causé son incapacité de travail n'a aucun droit à réclamer la rente. De même l'octroi de la pension peut être refusé complètement ou en partie lorsque l'assuré a déterminé son incapacité de travail lors de la perpétration d'un crime judiciairement constaté ou d'un délit intentionnel.

Dans ces deux cas, lorsque l'assuré a une famille résidant en Allemagne et jusqu'alors à sa charge, la rente peut être complètement ou partiellement attribuée à sa famille (§ 12).

D'autre part le droit de revendiquer la pension d'invalidité ou de vieillesse s'éteint lorsque, pendant deux années après le dernier jour figurant sur les certificats (1) prévus au paragraphe 116, ou sur la

1. Il s'agit des certificats et de la carte-quittance mentionnés ci-dessous, page 272.

carte-quittance prévue au paragraphe 111, l'engagement de travail ou de service ayant créé l'obligation d'assurance et ayant déterminé le versement des cotisations, n'existe plus ou n'a existé en tout que pendant moins de vingt semaines de versements. La même règle s'applique pour l'assurance continuée.

Sont assimilés aux semaines de versements, dans le sens de la disposition précédente :

1° Les périodes comptées comme périodes de versements d'après le paragraphe 24, cité ci-dessus ;

2° Les périodes pendant lesquelles l'ayant droit a touché une pension d'accident pour une diminution de capacité de travail d'au moins 20 0/0, ou une autre pension d'invalidité ou de vieillesse sans exercer en même temps un métier ou emploi soumis à l'assurance d'après la loi sur l'assurance-invalidité et vieillesse.

En cas d'assurance volontaire, le maintien du droit à pension ne peut être obtenu que si, pendant le délai de deux ans mentionné plus haut, il est versé au moins quarante cotisations.

Toutefois, le droit à pension renaît dès que, par la reprise d'un emploi créant l'obligation d'assurance ou par le versement volontaire de cotisations, la situation d'assurance est renouvelée, et que dans ces conditions il se constitue un temps de présence à la caisse de deux cents semaines de versements (§ 35).

c) *Calcul de la pension d'invalidité ou de vieillesse.*

Du cumul. — Les rentes sont calculées d'après les classes de salaire et d'après le nombre de semaines de présence et par montants annuels. Abstraction faite du cas où la pension est extrêmement faible, la rente comprend d'une part un montant variable versé par la caisse, et d'autre part une subvention de l'empire, qui est de 50 marks par an (§ 28).

La part variable de la pension, c'est-à-dire celle qui est fournie par la caisse et par les autres parties ayant la charge de l'assurance-invalidité, est calculée en ajoutant, à un montant fondamental, les taux d'accroissement correspondant au nombre des semaines de versement (les versements étant hebdomadaires comme il a été dit) (1).

Le montant fondamental s'élève :

Pour la première classe de salaire à 60 marks ;

Pour la deuxième classe du salaire à 70 marks ;

Pour la troisième classe du salaire à 80 marks ;

Pour la quatrième classe du salaire à 90 marks.

Pour la cinquième classe du salaire à 100 marks.

Le montant fondamental de la pension d'invalidité se détermine toujours par cinq cents semaines de cotisations. Si l'on n'obtient pas cinq cents semaines, on fait entrer en ligne de compte, pour les semaines manquantes, les cotisations de la

1. Voir ci-dessus, page 242.

première classe de salaire ; si au contraire on se trouve en présence de plus de cinq cents semaines de cotisations, il faut prendre comme base les 500 cotisations des classes de salaire les plus élevées. Si, pour ces cinq cents semaines, on se trouve en présence de diverses classes de salaire, on fait entrer en ligne de compte, comme montant fondamental, la moyenne des montants fondamentaux correspondant à ces semaines de cotisations.

Le taux de progression se monte, pour chaque semaine de cotisation :

Dans la première classe de salaire à 3 pfennigs ;

Dans la deuxième classe de salaire à 6 pfennigs ;

Dans la troisième classe de salaire à 8 pfennigs ;

Dans la quatrième classe de salaire à 10 pfennigs ;

Dans la cinquième classe de salaire à 12 pfennigs.

Il ne peut être compté qu'un taux de progression pour chaque semaine de cotisation. S'il a été versé plus de cotisations qu'il n'y a de semaines pouvant être portées en compte, et si ces cotisations versées à tort ne peuvent se retrouver, ces cotisations seront réduites jusqu'au maximum permis par élimination des montants versés par les classes de salaires les moins élevés (§ 29).

La part de la rente à fournir par la caisse et par les autres personnes morales ayant la charge de l'assurance-invalidité se monte :

Dans la première classe de salaire à 60 marks ;

Dans la deuxième classe de salaire à 90 marks;

Dans la troisième classe de salaire à 120 marks;

Dans la quatrième classe de salaire à 150 marks;

Dans la cinquième classe de salaire à 180 marks.

Si les calculs ont pour base des cotisations appartenant à différentes classes de salaire, la pension accordée est la pension moyenne calculée d'après ces cotisations. Si l'on se trouve en présence de plus de douze cents semaines de versements, les calculs ont pour base les 1200 cotisations des classes de salaires les plus élevées (§ 30).

Lors de la fixation d'une pension d'âge ou d'invalidité, il faudra faire également entrer en ligne de compte le temps pendant lequel l'assuré a opéré des versements à une institution d'assurance ou à une caisse autorisée en vertu de la loi sur l'assurance-invalidité (§ 32).

Le temps du service militaire (et celui des périodes dans les réserves), ainsi que la durée des maladies reconnues, sont considérés comme période de versement des cotisations, et sont comptés dans les calculs de pensions sur la base de la deuxième classe de salaire. L'empire se charge de la fraction de pension imputable aux services militaires (§ 33).

Du cumul. — Il nous reste à examiner l'influence que peut avoir sur le calcul ou la jouissance de la pension d'invalidité, l'existence parallèle d'une autre pension ou d'un autre droit à pension.

En principe, le cumul est interdit, et la règle est de faire bénéficier l'assuré de la pension la plus élevée. Il en résulte les dispositions suivantes :

1° L'incapacité de travail provoquée par un accident ne motive la revendication d'une pension d'invalidité que dans la mesure où la pension d'invalidité sollicitée dépasse la pension pour accidents déjà accordée (§ 10).

2° Le droit à la pension est suspendu (§ 37) :

α) Pour les personnes qui reçoivent une pension en vertu des dispositions du droit impérial sur l'assurance-accidents, et cela pour le temps et dans la mesure où la pension pour accidents dépasse, tout compris, sept fois et demi le montant fondamental de la pension d'invalidité ;

β) Pour les personnes désignées dans les paragraphes 5 et 6, alinéas 1 et 7 de la loi sur l'assurance-invalidité, lorsque les pensions, indemnités d'attente ou avantages similaires dépasseraient, tout compris (c'est-à-dire en y ajoutant la pension concédée d'après les statuts de la caisse) le montant maximum indiqué au paragraphe *a* ci-dessus ;

γ) Enfin, le droit à la pension de vieillesse est suspendu pendant tout le temps qu'une pension d'invalidité est servie. (§ 37) ;

d) *Jouissance de la pension (paiement des arrérages, privilèges, etc.).* — 1° *Point de départ de la pension.* — La pension d'invalidité commence à

courir du jour où la perte de la capacité de travail est survenue, c'est-à-dire, s'il n'intervient pas une autre décision, du jour auquel la demande de pension est parvenue au comité directeur de la caisse.

La pension de vieillesse commence à courir au plus tôt à partir du premier jour de la soixante et onzième année de l'assuré (1).

Lorsqu'un assuré a pu remettre de son vivant sa demande de rente à l'autorité compétente, et qu'il meurt avant la concession de la pension, son conjoint survivant est autorisé à poursuivre la revendication engagée et a droit, au cas où la pension est concédée, à recevoir les mensualités de la pension échues jusqu'au jour du décès; toutefois, ce droit n'est assuré au conjoint survivant que si, jusqu'à la mort de l'ayant droit à pension, il a vécu en communauté domestique avec ce dernier. S'il n'y a pas de conjoint survivant, le droit que nous venons d'exposer appartient aux héritiers, d'après les dispositions du Code civil (§ 34).

2° *Fixation de la pension.* — Les pensions sont accordées sur demande adressée au comité directeur de la caisse qui examine le dossier et qui doit fixer immédiatement, lorsqu'il reconnaît le bien-fondé de la demande, le montant de la pension et la

1. Age bien trop avancé pour un marin, ainsi que nous aurons l'occasion de le montrer ultérieurement (Chap. VI).

date à partir de laquelle elle court. Si la demande n'est pas admise, le comité directeur motivera son reçu par écrit (§ 88).

Le comité directeur est autorisé à transmettre, à fin d'examen, les demandes de pensions de toute nature à une commission spéciale qui doit comprendre trois représentants des patrons et trois représentants des assurés. Les uns et les autres doivent être membres du comité directeur. Dans le cas où il y a égalité de voix lors du vote, la décision est prise par le comité directeur tout entier (§ 91).

3° *Paiement de la pension.* — Les pensions sont payables par fractions mensuelles et d'avance. Pour les mois au cours desquels survient une cause de suppression ou d'interruption du droit à la pension, le montant déjà payé est abandonné à celui qui en a bénéficié (§ 31).

Le paiement des pensions de toute nature s'effectue par l'intermédiaire des bureaux de poste. Le comité directeur de la caisse fait connaître à l'ayant droit le bureau de poste chargé du paiement.

L'administration centrale des postes peut se faire constituer, à cet effet, un fonds spécial par la caisse, qui, toutefois, ne devra pas dépasser l'ensemble des montants que la caisse aura à payer dans le courant de l'année financière (§ 100).

Le service de comptabilité de l'office impérial des assurances procède d'une part à la répartition des

pensions entre ceux qui en ont la charge, et d'autre part aux opérations de décompte avec l'administration postale (§ 101).

La répartition porte sur la part incombant à l'empire, sur celle incombant à la fortune commune de la caisse et sur la fortune spéciale, cela conformément aux dispositions des paragraphes 125, 126 et 174 de la loi sur l'assurance-invalidité, ainsi qu'au paragraphe 26 des statuts que nous exposons (§ 102).

Le paragraphe 103 du statut traite des conditions dans lesquelles la caisse devra rembourser les avances de l'administration postale. Il prévoit que si la caisse ne procède pas à ce remboursement, l'office impérial des assurances peut, à la requête de l'administration centrale des postes, ordonner que le recouvrement s'opérera par les voies de contrainte ordinaires.

4° *Suspension ou retrait de la pension d'invalidité ou de vieillesse.* — Le paiement de la pension est suspendu :

1° Aussi longtemps que l'ayant droit subit une peine d'emprisonnement dépassant un mois, ou bien aussi longtemps qu'il est placé dans une maison de travail ou dans un établissement de correction ;

2° Aussi longtemps que l'ayant droit n'a pas son domicile habituel en Allemagne. Toutefois, dans ce dernier cas, le Bundesrath peut autoriser une dérogation à la règle pour certaines régions frontières,

ou en cas de réciprocité dans le traitement des ouvriers de la part d'un autre État.

Enfin, si l'ayant droit qui séjourne à l'étranger a une famille résidant en Allemagne et ayant été jusqu'alors à sa charge, la pension doit être transférée à celle-ci.

La retrait de la pension a lieu s'il se produit dans la situation du titulaire d'une rente d'invalidité un changement ne permettant plus de le considérer comme atteint d'incapacité de travail.

S'il y a des motifs de supposer que le titulaire d'une pension d'invalidité peut recouvrer sa capacité de travail par un traitement médical approprié, la caisse peut ordonner l'application de ce traitement. Sont alors applicables les dispositions générales du traitement médical que nous exposons plus loin,⁽¹⁾ toutefois avec la différence que le secours aux proches peut être remplacé par la pension d'invalidité elle-même.

Si le bénéficiaire d'une pension refuse de se soumettre aux mesures prises par la caisse en vue d'appliquer le traitement médical, la rente peut lui être retirée temporairement, soit totalement, soit partiellement, après qu'on l'aura prévenu de cette mesure et lorsqu'il sera établi qu'il a, par sa façon d'agir, contrarié le rétablissement de sa capacité de travail (§ 36).

1. Voir ci-dessous p. 256.

5° *Privilèges attachés aux pensions d'invalidité et de vieillesse.* — Ces pensions sont insaisissables, sauf dans les cas suivants :

1° Pour remboursement d'un acompte donné à l'ayant droit par son patron ou par une autorité relevant de l'administration de la caisse, avant que la pension ait été définitivement accordée et lorsque l'acompte est garanti par les droits du bénéficiaire ;

2° Pour garantir certaines créances civiles ;

3° Pour garantir les créances des communes et établissements d'assistance lorsque, dans les conditions que nous examinerons plus loin, ces communes ou établissements ont fourni des secours à des individus en instance d'obtention de pension de vieillesse ou d'invalidité.

Les patrons et les caisses qui se seraient substitués aux communes et établissements d'assistance bénéficient du même droit.

Exceptionnellement, l'ayant droit peut déléguer pour tout ou partie de ses droits à d'autres personnes, dans la mesure où il serait autorisé par l'administration de la caisse (§ 42).

6° *Situation des étrangers pensionnés.* — Si l'individu qui a droit à la rente est un étranger, il peut, au cas où il cesse d'avoir son domicile en Allemagne, être réglé une fois pour toutes par le versement d'un montant égal à trois fois la pension annuelle. Toutefois, cette disposition peut être

abrogée par une décision du Bundesrat pour des régions frontières déterminées, ainsi qu'en faveur des sujets d'États étrangers accordant aux ouvriers allemands un traitement en cas d'incapacité de travail et de vieillesse (§ 21).

B. — *Traitement curatif*

Bien que nous ayons classé le traitement curatif parmi les avantages conférés aux assurés, il faut reconnaître qu'en réalité ce traitement est organisé avant tout au profit de l'assureur, c'est-à-dire au profit de la caisse. En effet, de même que, dans l'assurance-accidents, la multiplicité des mesures préventives des sinistres réduit le nombre de ces derniers et par suite le montant des frais qu'ils entraînent, de même, pour l'invalidité, les mesures curatives prises dans l'intérêt des invalides ont pour effet, en provoquant le rétablissement de ceux-ci, d'arrêter le paiement d'un certain nombre de pensions ou même de l'empêcher. Aussi est-ce la caisse qui décide de plein droit dans quels cas devra intervenir le traitement curatif, et nous avons déjà vu (1) que la sanction de ce droit consiste dans une suppression, suspension ou diminution de la pension de l'assuré qui refuse de se soumettre au traitement décidé par la caisse.

1. Voir ci-dessus p. 254.

Le traitement curatif proprement dit intervient et fonctionne dans les conditions suivantes :

Lorsqu'un assuré est atteint d'une maladie telle que celle-ci ait comme conséquence possible la revendication d'une pension d'invalidité, la caisse a le droit de prévenir cette conséquence par un traitement curatif qu'elle appliquera dans la forme et dans l'étendue qui lui paraîtront le plus convenable.

Ce traitement peut se réaliser par le placement du malade dans un hôpital ou dans une maison de convalescence. Si le malade est marié, ou s'il a un ménage à lui, ou s'il fait partie du ménage constitué par sa famille, le placement en question ne pourra avoir lieu qu'avec son consentement.

Lorsque la caisse commence à faire appliquer un traitement curatif pour des assurés soumis aux obligations légales de l'empire ou d'un État confédéré quant à l'assistance aux malades, c'est à elle qu'incombent, du début jusqu'à la fin du traitement, les obligations de la caisse de maladie vis-à-vis de l'assuré. La caisse de maladie sera débitrice envers la caisse d'assurance-maladie de la *Seeberufsgenossenschaft* des sommes qu'en cas de maladie l'assuré pouvait revendiquer pour lui la part de la caisse de maladie.

Si la caisse se charge d'un traitement curatif pour des assurés qui peuvent revendiquer l'assistance d'un armateur en cas de maladie, ledit armateur

devra rembourser à la caisse tout ce que l'assuré ou ses proches pouvaient lui réclamer.

Pendant la durée du traitement, et même si l'assuré n'est pas soumis aux obligations de la législation de l'empire ou d'un État confédéré quant à l'assistance aux malades, il sera versé à ses proches un secours, lorsque lesdits proches sont à sa charge. Ce secours sera :

1^o D'un quart du dernier salaire reçu par l'assuré, au cas où, lors de l'intervention de la caisse, l'armateur avait encore l'obligation d'assister l'assuré ;

2^o Au cas où l'assuré était soumis, jusqu'à l'intervention de la caisse, à la législation d'assistance de l'empire ou d'un état confédéré, de la moitié de la somme fixée définitivement pour la durée légale du secours de maladie ;

3^o Pour tous les autres cas, du quart du salaire habituel d'un journalier dans la localité où il a travaillé ou séjourné en dernier lieu. Lorsque l'assuré jouit d'une pension d'invalidité, celle-ci peut être imputée sur le secours aux proches (§ 13).

Lorsque la caisse entreprend un traitement curatif, elle est autorisée à transférer, dans la mesure qu'elle juge convenable, l'assistance donnée aux malades à la caisse de maladie dont il fait partie ou a fait partie en dernier lieu. Si la caisse de maladie doit alors supporter des charges dépassant l'étendue

de ce qui lui est imposé par la loi ou par ses statuts, la caisse de la Seeberufsgenossenschaft devra rembourser les frais supplémentaires qui se sont ainsi produits. Si la caisse de maladie n'avait plus d'obligations à l'égard de l'assuré, la caisse de la Seeberufsgenossenschaft devra, au cas où il existerait des charges supplémentaires légalement admissibles, lui rembourser la moitié du secours de maladie ou, en cas de placement de l'assuré dans un hôpital ou dans une maison de convalescence, une fois et demi le montant de ce secours, cela lorsqu'il n'a pas été engagé de frais plus élevés (§ 14).

Sont assimilées aux caisses de maladie, pour l'application des paragraphes 13 et 14, les caisses de secours officiellement reconnues (§ 15).

Si la maladie qui a donné lieu au traitement a pour cause un accident qui, d'après les lois impériales sur l'assurance-accidents, donne lieu à indemnité, et si, par le traitement, l'incapacité de travail est arrêtée, l'indemnité se trouvant alors partiellement ou totalement inutile, la caisse peut réclamer, à celui qui aurait dû payer l'indemnité entière, soit la moitié du secours de maladie, soit un montant égal à une fois et demi ce secours, suivant le cas. Il ne peut être réclaté aucun remboursement des frais du traitement curatif qui ont été engagés avant le commencement de la quatorzième semaine qui a suivi l'accident.

En ce qui concerne les revendications de l'assuré contre celui qui a la charge de l'assurance-accidents, l'entreprise du traitement par la caisse doit être assimilée à l'entreprise de ce traitement par celui qui a la charge de l'assurance-accidents (§ 6).

Si l'assuré est atteint, à la suite de la maladie, d'incapacité de travail, la pension d'invalidité peut lui être temporairement refusée, soit pour partie, soit pour le tout, lorsqu'il s'est soustrait, sans motif légal ou autrement plausible, aux mesures prises par la caisse conformément aux paragraphes 13 et 14 ; il faudra alors qu'il soit prévenu des conséquences de son refus et que l'on puisse démontrer que l'incapacité de travail est le résultat de sa conduite en la circonstance (§ 7).

Les dispositions concernant le traitement curatif se complètent par un paragraphe relatif aux ivrognes. Dans les districts où il est prévu qu'il ne devra être servi aucune consommation contenant de l'alcool par les débitants de boissons aux personnes atteintes d'ivrognerie habituelle, la pension pourra être fournie à ces personnes, pour son montant entier, sous la forme d'allocations en nature. C'est alors la commune chargée de distribuer ces allocations qui peut revendiquer le montant pécuniaire de la pension.

L'ayant droit auquel sont appliquées ces dispositions doit être avisé par la commune. Il peut alors adresser un recours à l'administration chargée de

contrôler les actes de la commune dans un délai de deux semaines à dater de la signification de l'avis. C'est par la même voie que seront tranchés tous les autres litiges soulevés entre l'ayant droit et la commune par l'application des précédentes dispositions.

L'administration des postes étant chargée du paiement des pensions, elle devra être avisée par le comité directeur de la caisse d'assurance-maladie et d'assurance-vieillesse de la *Seeberufsgenossenschaft*, dès que le transfert du droit à la pension sera définitivement prononcé, et cela sur la requête de la commune.

Enfin, on peut encore rattacher au traitement curatif l'hospitalisation d'un pensionné dans les conditions suivantes :

Le comité directeur peut accorder au bénéficiaire d'une pension, sur sa demande, son placement dans une maison de retraite (maison d'invalidité) ou dans un établissement similaire tenu par des tiers, aux frais de la caisse. Le pensionné ainsi placé renonce à sa rente pour une durée d'un trimestre, lors du placement, et cette renonciation est présumée être renouvelée tacitement, lorsqu'elle n'est pas contredite expressément un mois avant l'expiration du trimestre. Le placement dans un asile ou maison de retraite fait d'ailleurs l'objet de dispositions particulières, à ratifier par l'Office impérial des assurances, quant aux conditions d'admission et de renvoi (§ 20).

C. — *Secours aux survivants*

Toutes les mesures dont nous avons étudié jusqu'à présent l'application ont été prises en faveur des assurés eux-mêmes ; il nous reste à examiner dans quelles conditions les statuts de la caisse d'assurance-invalidité et vieillesse et d'assurance pour secours aux veuves et orphelins assurent le fonctionnement du service créé, pour les motifs que nous avons exposés plus haut, en faveur des veuves et orphelins des gens de mer.

a) *Droit aux secours de veuve.*— D'après le paragraphe 43 des statuts, ont droit au secours à titre de veuves :

1° Les veuves des assurés qui, au moment de leur décès, avaient acquis et conservé le nombre de semaines de versements nécessaires pour pouvoir prétendre à une pension d'invalidité, ou qui, ayant rempli toutes les conditions requises, étaient déjà en jouissance d'une pension d'invalidité ou de vieillesse.

2° Les veuves des titulaires d'une pension d'accidents payable par la Seeberufsgenossenschaft et correspondant à une réduction de plus de $66 \frac{2}{3}$ o/o de la capacité de travail, cela à la condition que ces veuves n'aient pas déjà droit, en vertu de la loi sur

l'assurance contre les accidents des gens de mer, à une pension de veuve, et à condition que, au moment de l'accident, elles eussent eu le droit de revendiquer une pension de veuve en cas de décès.

Pour le décompte des semaines de versements créant le droit à la pension de veuve, on ne peut faire entrer en ligne de compte les versements effectués à des institutions de prévoyance ou d'assurance autres que la caisse d'invalidité de la *Seeberufsgenossenschaft*; de même la faveur dont bénéficient les périodes de service militaire ou de maladies certifiées ne peut être étendue à aucune autre période d'interruption de versement.

Toutefois, les périodes de versements réalisées à une autre caisse ou institution autorisée avant la mise en vigueur des statuts de la caisse d'invalidité de la *Seeberufsgenossenschaft*, peuvent entrer en ligne de compte jusqu'à concurrence de cent semaines de versements.

N'a pas droit à pension la veuve qui a épousé le défunt seulement après l'apparition de l'incapacité de travail ou après le commencement de la soixante et onzième année de la vie de l'assuré, ou après que s'est produit l'accident (pour l'application de la disposition mentionnée plus haut en faveur de certaines victimes d'accidents) ou encore, si le défunt pouvait continuer de travailler trois mois avant son décès. La veuve qui reçoit déjà une pension au titre

de l'assurance-accidents n'a naturellement pas non plus droit à la pension servie par la caisse d'invalidité. Il en est de même pour la veuve dont le mari décédé avait rompu l'obligation d'assurance par la désertion ou avait perdu le droit de pouvoir continuer l'assurance. Toutefois, le comité directeur est autorisé, pour certains cas exceptionnels, à accorder la pension au titre de veuve, même en cas de désertion.

L'interruption du paiement d'arrérages de pension au moment du décès du mari n'a aucune influence sur le droit de de la veuve (§ 43).

b) *Droit aux secours d'orphelins.* — Les secours d'orphelins sont accordées aux enfants légitimes des assurés ou titulaires de rentes décédés, à la condition que ces enfants n'aient pas encore accompli leur quinzième année.

S'il s'agit de l'orphelin légitime d'une assurée, il n'a droit à pension que si son père est décédé au moment du décès de la mère, ou se trouve atteint d'incapacité de travail ou a abandonné son ménage et ne peut être mis en demeure de remplir son devoir paternel.

Les orphelins illégitimes d'une assurée non mariée n'ont droit à la pension que s'ils ne peuvent revendiquer, de leur père naturel, une pension alimentaire en vertu des dispositions du Code civil (§ 1708 et suiv. de ce Code).

Par suite ont droit à la pension d'orphelins, les enfants âgés de moins de quinze ans d'assurés ayant le compte voulu de semaines de versements ou déjà titulaires d'une pension d'invalidité ou, en cas d'accident, n'ayant pas droit à une pension d'accidents, etc. Les dispositions à cet égard sont les mêmes que pour les veuves (§ 44).

c) *Dispositions communes.* — α) *Taux des secours et pensions de veuves et orphelins.* — La pension de veuve ainsi que celle de chaque orphelin ayant les droits prévus au paragraphe 44 est de :

Dans la première classe de salaire, 30 marks par an ;

Dans la deuxième classe de salaire, 40 marks par an ;

Dans la troisième classe de salaire, 50 marks par an ;

Dans la quatrième classe de salaire, 65 marks par an ;

Dans la cinquième classe de salaire, 80 marks par an ;

Toutefois, d'après le paragraphe 52 des statuts, ces pensions pourront être augmentées ou réduites, suivant l'état des charges de la caisse établie par bilan quinquennal (le premier bilan devant être exceptionnellement établi trois ans après la constitution de la caisse) (1). Cette disposition n'est applicable qu'aux pensions des veuves et orphelins.

1. Voir ci-dessus p. 243.

β) *Calcul des pensions.* — Pour le calcul des pensions de veuves et d'orphelins, il n'est tenu compte, nous l'avons dit (1), que des versements réellement effectués à la caisse, mais non des périodes qui, en d'autres cas, sont exceptionnellement comptées comme périodes de versements (service militaire, etc.), pas plus que des périodes de versements faits à une autre caisse.

Si le décompte porte sur des cotisations relevant de plusieurs classes de salaire, la pension de veuve et d'orphelin est égale à la moyenne des taux correspondant aux semaines de versements. Toutefois, s'il a été effectué plus de 600 versements, il n'est tenu compte que des 600 derniers, si cela est plus favorable à la revendication.

Les pensions de veuves et d'orphelins totalisées ne doivent pas dépasser ensemble le triple du taux séparé mentionné plus haut. Si donc il se présente plus de trois ayants droit, la pension de veuve et celle d'orphelin sont réduites proportionnellement à cette règle (§ 45).

γ) *Paiement des pensions.* — *Point de départ.* — *Extinction.* — Les pensions de veuves et celles d'orphelins sont payables d'avance par fractions mensuelles. La caisse fait abandon du montant mensuel déjà payé lorsqu'il survient un fait entraînant la

1. Voir ci-dessus p. 263.

suppression ou la suspension. Les pensions d'orphelins sont toujours payées entre les mains des tuteurs ou autres représentants légaux des orphelins (§ 46).

Le paiement des pensions de veuves et d'orphelins part du jour du décès de l'assuré. Si le défunt jouissait d'une pension d'invalidité, de vieillesse ou d'accidents, le paiement de la pension de la veuve et des orphelins part du jour où le paiement de l'autre pension a cessé.

Le droit à la pension de veuve s'éteint à l'expiration du mois au cours duquel la veuve se remarie ou meurt. Le droit à la pension d'orphelin cesse pour chaque enfant à la fin du mois dans lequel il accomplit sa quinzième année ou dans lequel il décède (§ 48).

Au cas où elle se remarie, la veuve reçoit, à titre de règlement définitif, un montant triple de celui de sa pension annuelle. De même, les orphelins et veuves qui cessent d'être pour longtemps domiciliés en Allemagne, peuvent recevoir, à titre de règlement définitif, un montant triple de leurs pensions annuelles. Les enfants de la veuve qui se remarie ne bénéficient pas d'une augmentation de pension, pas plus que ceux des ayants droits qui restent en Allemagne, au cas où les autres membres de la famille vont résider à l'étranger (§ 49).

2) *Suspensions.* — Le droit à la pension de veuve et à la pension d'orphelin est suspendu :

1. Pour les veuves et orphelins qui, en vertu des lois sur l'assurance-accidents ou de la loi sur la responsabilité, sont titulaires de pensions, ou qui reçoivent une pension de l'Etat ou d'une commune, cela pour tout le temps que la pension de veuves et la pension d'orphelins dépasse, en y ajoutant, les autres pensions en questions, le montant de 750 marks par an, et dans la mesure de cet excédent ;

2° Lorsque les ayants droit accomplissent une peine d'emprisonnement d'une durée de plus de un mois ou pour le temps qu'ils sont placés dans une maison de travail ou un établissement de correction ;

3° Lorsque les ayants droit n'ont pas leur domicile habituel en Allemagne ou dans l'une des régions frontières autorisées par le Bundesrat ou dans un État pratiquant la réciprocité.

Si, après être devenus titulaires d'une pension de veuve ou d'orphelin, les ayants droits se voient encore accorder des pensions d'accidents ou des indemnités conformes à la loi sur la responsabilité, la caisse d'invalidité de la Seeberufsgenossenschaft peut se substituer aux veuves et orphelins pour revendiquer ces avantages, cela pour les montants qui peuvent être perçus en vertu de la tolérance de cumul mentionnée plus haut (c'est-à-dire jusqu'à concurrence d'une totalisation de 750 marks par an) (§ 50).

Les dispositions concernant le transfert et l'insaisissabilité des pensions d'invalidité et de vieillesse

sont applicables aux pensions des veuves et orphelins (§ 51).

SECTION IV

RESSOURCES DE LA CAISSE

Les ressources nécessaires pour faire face aux charges incombant à la caisse sont fournies, comme nous venons de le voir, abstraction faite de la participation de l'empire et des autres personnes ayant la charge de l'assurance, par des cotisations payables par semaine (semaine de versement).

Nous avons déjà indiqué d'une manière générale (1) comment étaient fixées les cotisations. Il nous reste à donner quelques explications complémentaires sur ce point et à montrer dans quelles conditions sont recouvrées ces cotisations. Nous rattacherons à cet examen celui de l'administration financière de la caisse, et fournirons quelques renseignements statistiques.

§ 1. — RECOUVREMENT DES COTISATIONS

Les cotisations des gens de mer enrôlés, à l'exclusion toutefois des équipages de remorqueurs et allèges, sont versées par les armateurs sur la base

1. Voir ci-dessus p. 242 et ss.

du chiffre d'hommes prévu pour chaque navire par l'assurance-accidents des gens de mer. C'est également sur cette base que se déterminent le nombre de personnes des diverses catégories de l'équipage, sans qu'il y ait lieu d'examiner si le nombre des enrôlés de chaque catégorie est effectivement plus ou moins grand que le nombre prévu par les dispositions de la loi (§ 104).

Les cotisations doivent être payées pour l'année pleine du calendrier, toutefois avec les restrictions prévues aux paragraphes 105 et 106 de la loi sur l'assurance des accidents des gens de mer, applicables aux périodes d'inactivité du navire, ou aux navires perdus ou disparus. (1) Mais à la différence de ce qui se passe pour l'assurance-accidents, il faudra tenir compte de toute inactivité du navire et non pas seulement d'une activité dépassant quatorze jours. De même, il n'est perçu aucune cotisation pour les gens de couleur, ainsi que pour les capitaines dont le traitement annuel régulier dépasse 2.000 marks pour les équipages de bateaux de moins de 50 mètres cubes de tonnage, etc. La présence de ces personnes à bord d'un navire devra être signalée au comité directeur de la caisse dans un délai de six semaines après l'expiration de l'année financière (§ 105).

Lorsqu'un armateur a convenu avec des assurés

1. Voir ci-dessus, p. 70.

que l'assurance doit avoir lieu dans une classe de salaire plus élevé, les cotisations doivent être calculées d'après cette classe. L'armateur doit en aviser le comité directeur dans un délai de six semaines après l'expiration de l'année financière (§ 106).

Lorsque l'armateur n'est pas domicilié au port d'attache du navire, il doit avoir un fondé de pouvoirs dans ce port et en aviser la caisse. Les armateurs possédant un navire en commun doivent désigner un fondé de pouvoirs, même s'il réside dans le port d'attache du navire (§ 107).

Le comité directeur de la caisse fait remettre chaque année, dans les six premiers mois de l'année du calendrier, un relevé que chaque armateur a à payer, à charge par ledit armateur de payer le montant de ce relevé dans le délai de deux semaines. Le relevé contiendra les indications nécessaires pour justifier l'exactitude du décompte des cotisations (§ 108).

En cas de changement d'armateur, celui des armateurs qui cesse d'être propriétaire doit payer, dans le délai de deux semaines, le montant du décompte de cotisations qui lui incombe sur l'année en cours. Il en est de même pour les navires en perdition ou vendus à l'étranger, le délai de deux semaines se comptant alors à dater du jour de la perdition ou de la vente (§ 109).

Les armateurs ou co-armateurs qui ne remplissent pas les obligations prévues aux paragraphes 105,

106, 107, 108, et 109, peuvent être frappés par le comité directeur d'une amende pouvant atteindre 300 marks Ces amendes sont versées dans le trésor de la caisse (§ 110).

Mode de paiement. — a) Les armateurs sont autorisés à retenir, lors du paiement des gages, la moitié des cotisations. Les retenues doivent s'étendre au maximum aux cotisations dues pour les deux dernières périodes de paiement de salaire (§§ 142 et 144 de la loi sur l'assurance-invalidité).

Lorsqu'il existe entre l'armateur et l'assuré une convention plaçant ce dernier dans une classe de salaire plus élevée, la plus-value de cotisation que l'assuré doit supporter seul peut également être retenue, le capitaine ou l'amateur remettra au marin un certificat constatant ladite retenue (§ 114).

b) Pour les capitaines soumis à l'assurance, pour les personnes employés dans les remorqueurs et allèges, pour les gens de mer non inscrits sur un rôle d'équipage, pour ceux qui sont employés sur des navires de haute mer sans être inscrits au rôle d'équipage, pour ceux qui travaillent sur des docks flottants ou font le service de pilotage, etc., le paiement des cotisations s'effectue par le moyen de cartes de quittances et de timbres, conformément aux dispositions de la loi sur l'assurance-invalidité; il en est de même pour les assurés volontaires ainsi que pour ceux qui continuent volontairement l'assu-

rance commencée (§ 113). Ce sont les offices de gens de mer (Scemannsamter) qui vendent ces timbres.

§ 2. — ADMINISTRATION FINANCIÈRE DE LA CAISSE

La caisse administre elle même ses revenus et sa fortune (fortune commune et fortune spéciale). Les uns et les autres sont destinés à couvrir, d'une part, la charge commune incombant à tous ceux qui doivent supporter l'assurance-invalidité et vieillesse régie par les lois impériales (charge commune) et, d'autre part, la charge incombant spécialement à la Caisse (charge spéciale).

La charge commune est constituée par les trois quarts de toutes les pensions de vieillesse, par les montants fondamentaux de toutes les pensions d'invalidité, par les augmentations de pensions entraînées par les semaines de maladies et par l'arrondissement des pensions (celles-ci s'arrondissant toujours de 5 pfennigs lorsque la seconde décimale n'est pas 5 ou 10).

En principe, la charge commune doit être couverte par l'attribution de quatre dixièmes des cotisations prévues dans la loi sur l'assurance invalidité. Cette fortune est productive d'intérêts à un taux fixé par le Bundesrath.

La fortune spéciale de la caisse supporte toutes les pensions ou dépenses dont le paiement n'est pas

obligatoire d'après la législation impériale des assurances, ou pour lesquelles cette législation prévoit un montant moindre que celui accordé par la caisse (§ 26).

Les fonds recueillis par la caisse au titre des cotisations ou des amendes, ou à tout autre titre, doivent être placés de la façon indiquée dans les paragraphes 1807 et 1808 du Code civil. Les valeurs mobilières doivent être déposées au chef-lieu de la Reichsbank. Toutefois, la caisse peut, avec l'autorisation de l'Office impérial des assurances, placer une partie de sa fortune autrement, et notamment en immeubles. Si elle veut placer ainsi plus du quart de sa fortune, la caisse devra en outre y être autorisée par le Bundesrat. Dans ce cas, le placement sollicité ne devra se faire qu'en valeurs mobilières ou pour des motifs administratifs, pour prévenir des pertes, ou pour prendre des mesures dont profiteront exclusivement et surtout les assurés. De toute façon, la caisse ne devra pas placer de cette manière plus de la moitié de sa fortune (§ 125) (1).

1. Nous donnons ci-dessous le relevé du placement de la Caisse.

1° Valeurs mobilières (au cours)	
a) Emprunts hambourgeois.....M.	300.652,50
(Valeurs d'émission 295.000 marks).	
(Revenu 4 0/0).	
b) Emprunts brêmois.....	202.650

Contrôle des fonds. — La caisse est tenue de fournir à l'office impérial des assurances, sur la demande de ce dernier et dans les délais qu'il devra fixer, le relevé de ses comptes et opérations financières de toute nature. Le fonctionnement de sa comptabilité est réglé par l'office impérial. Les capitaux de la caisse ne peuvent être employés à aucun autre usage que ceux qui sont conformes aux objets prévus par les statuts. La caisse ne doit d'ailleurs rien entreprendre en dehors des opérations prévues aux statuts (§ 54).

(Valeur nominale, 250.000 M. revenu 4 o/o)	
c) Consolidés prussiens.....	255.000
(Valeur nominale, 250.000 M. revenu 4 o/o)	
d) Emprunts de l'empire allemand :	
Emprunt de 1906 à 3,50 o/o (val. nom. 50.000 m.).....	47.350
Emprunt de 1908 et de 1909 à 4 o/o (val. nom. 310.000 marks)	307.425
e) Déposés à la Reichsbank :	
Emprunts lubeckois de 1906 à 4 o/o (val. nom. 80.000 marks)	80.600
Valeurs d'état oldenbourgeoises à 4 o/o (val. nom. 40.000 marks).....	40.200
2° Prêts à des caisses d'épargne.....	250.000
3° Comptes de virement.....	212.296,14
4° Espèces en caisse.....	1.551,18

§ 3. — STATISTIQUES RELATIVES AUX RESSOURCES
DE LA CAISSE

Les inscriptions d'armateurs ont été de 1.581 pour 3.831 navires en 1907, et 1.595 pour 3.831 navires en 1908; il a été inscrit en outre, en 1908, 45 entreprises se rattachant à la navigation (contre 41 en 1907).

Ce sont ces armateurs ou entrepreneurs qui ont eu à effectuer les versements pour le personnel marin proprement dit (nous avons vu en effet que les armateurs sont autorisés à faire sur les salaires des gens de mer les prélèvements nécessaires pour couvrir la part de cotisation incombant au salarié), et en somme ce sont eux qui ont rempli toutes les formalités servant d'assiette au recouvrement des cotisations, même quant au personnel embarqué, mais non marin. C'est en effet d'après les déclarations des armateurs patrons que ce dernier personnel s'est trouvé taxé, c'est-à-dire mis en demeure d'acheter les timbres déposés dans les offices des gens de mer (Cf. § 113 du statut).

Dans l'ensemble, et pour les deux années d'existence de la caisse, l'exercice 1907 avait perçu un total de 855.320 marks; la perception de 1908 fut de

1. Statistiques fournies par les rapports administratifs.

1.375.851 marks en cotisations ; mais sur cette somme, 288.331 marks étaient dus à 1907, ce qui porte la recette totale de cette année à M. 1.143.651 et celle de 1908 à M. 1.087.520. Le rapport fait remarquer à ce sujet qu'il reste encore à percevoir un important montant de cotisations au titre de 1908.

La vente des timbres de cotisation, qui figure en 1908 pour un montant de 51.229 marks, avait été en 1907 de 32.121 marks. Le plus grand débit de ces timbres a été fait par le bureau central de la Seeberufsgenossenschaft à Hambourg, pour un montant total de 22.775 marks. Le reste du débit se répartit entre les bureaux des sections I, II, IV et VI de la Seeberufsgenossenschaft (Papenbourg, Brême, Kiel, Dantzig) et une soixantaine d'offices des gens de mer.

SECTION V

CONTENTIEUX

Suivant leur objet, nous pouvons distinguer, en matière d'assurance-invalidité et d'assistance aux survivants, deux catégories d'affaires contentieuses :

- a) Contentieux uniquement relatif aux pensions ;
- b) Contentieux purement administratif comprenant :

1° Les contestations au sujet du recouvrement et de la fixation des pensions ;

2° Les conflits entre la caisse et les autres personnes privées ou morales ayant fourni assistance à des assurés ;

3. Le contentieux des contraventions commises, contre les lois d'assurance et le statut de la caisse, par les armateurs ou par leurs mandataires, ou par des membres du comité directeur ou de l'assemblée générale,

§ I. — CONTENTIEUX RELATIF AUX PENSIONS

a) *Appel devant le conseil d'arbitrage.* — Lorsqu'une demande de pension est rejetée par le comité directeur de la caisse ou lorsque le montant de la pension et la date de son premier versement sont contestées, l'intéressé peut faire appel de la décision du comité directeur sans que cet appel soit suspensif.

Le conseil d'arbitrage compétent sera le conseil d'arbitrage pour l'assurance ouvrière, dans le ressort duquel le requérant ou ses ayants droit ont leur domicile ou leur résidence. A défaut de domicile ou de résidence en Allemagne, le conseil d'arbitrage compétent sera celui dans le rayon duquel se trouve le port d'attache du dernier navire ayant occupé le requérant ou le défunt.

Sous peine de nullité, l'appel devra être interjeté devant le tribunal compétent un mois après la signification de la décision. Ce délai est considéré comme sauvegardé, lorsque, pendant son cours, l'appel a été transmis à une autre administration ; celle-ci devra le faire parvenir sans retard au conseil d'arbitrage compétent.

Dans le cas où le port d'attache du dernier navire ne se trouverait pas dans le ressort d'un conseil d'arbitrage, c'est le tribunal d'arbitrage du siège de la caisse qui sera compétent (§ 92).

Lorsqu'il reconnaît la demande de pension comme fondée, le conseil d'arbitrage fixe à la fois le montant de sa pension et la date de son premier versement. Si dans certains cas exceptionnels, le conseil d'arbitrage n'admet que le principe de la pension sans fixer les autres données, le comité directeur devra, lorsqu'il sera fait usage du moyen de droit de la revision par l'office impérial des assurances, accorder sans retard des pensions de montant provisoire. La concession de pensions provisoires ne peut être attaquée par aucun moyen de droit. Dès que le droit de pension est formellement reconnu, le comité directeur devra fixer immédiatement le montant pour la pension et une date de premier versement, si cela n'a pas déjà été fait. Les montants payés provisoirement sont imputés sur la pension définitivement accordée (§ 93).

b) *Pourvoi devant l'Office Impérial des assurances.* — La décision du conseil d'arbitrage peut être attaquée par voie de revision.

La juridiction de revision est l'Office impérial des assurances. L'affaire devra être portée devant lui dans le délai d'un mois après la signification de la décision du conseil d'arbitrage.

La demande de revision qui n'a pas d'effet suspensif ne peut se motiver que par les faits suivants :

1° Par le fait que la décision attaquée se base sur la non-application ou sur l'application inexacte du droit en vigueur, ou sur une fausse interprétation des actes authentiques du dossier ;

2° Par l'existence de vices essentiels dans la procédure (§ 94).

La demande de revision doit contenir l'exposé des motifs pour lesquels la décision du conseil d'arbitrage est attaquée. Toutefois, l'Office impérial des assurances n'est pas tenu de se lier à ces motifs pour le prononcé de sa propre décision.

Si la demande ne contient pas d'exposé de motifs ou si ces motifs ne sont pas suffisamment fondés, l'Office impérial des assurances peut prendre lui-même un arrêt en l'espèce, ou renvoie, suivant le cas, l'affaire au conseil d'arbitrage ou au comité directeur de la caisse. Il peut alors ordonner le paiement d'une pension provisoire. S'il y a renvoi,

les motifs de cassation adoptés par l'Office impérial des assurances devront servir de base aux décisions ultérieures (§ 95).

c) *Dispositions communes.* — Le comité directeur de la caisse est autorisé à ne pas exiger le remboursement des pensions provisoires payées avant que soit intervenue une décision ayant force de chose jugée (§ 96).

Les règles de la procédure civile en matière de décision ayant force de chose jugée s'appliquent en principe, quant aux décisions des juridictions d'assurance, et notamment en ce qui concerne la reprise possible de la procédure.

Signalons spécialement le cas particulier suivant :

La réitération d'une demande d'une pension d'invalidité, d'abord écartée définitivement, à cause de l'absence d'une incapacité de travail durable, n'est possible avant le délai d'un an à partir de la signification de la décision définitive, que s'il est certifié, de façon probante, qu'entre temps il est survenu des circonstances desquelles résulte l'existence d'une incapacité de travail durable du requérant.

Faute de cette preuve, le comité directeur de la caisse pourra rejeter purement et simplement et sans recours ladite requête (§ 98).

Les dispositions que nous venons de résumer concernent les litiges se rapportant à l'obtention d'une pension ou d'un secours. En principe, elles s'ap-

pliquent également aux affaires contentieuses relatives au retrait ou à la suspension de la pension.

Enfin, *les litiges existant, quant au traitement curatif, entre la caisse et l'assuré*, sont tranchés, lorsqu'ils ne sont pas réglés amiablement lors de la fixation de la pension, par l'Office impérial des assurances.

d) Au point de vue statistique, nous pouvons fournir les renseignements suivants (1). — En 1908, le nombre des décisions pouvant donner lieu à pourvoi a été de 205, se décomposant comme suit.

a) Dans la procédure des pensions de vieillesse.....	3
b) Dans la procédure des pensions d'invalidité et de maladie.....	115
c) Dans la procédure à fin de remboursement (2).....	67

Sur cet ensemble de 205 décisions, 4 portaient sur des retraites de pensions, 28 sur des refus de pensions et 10 sur des refus de remboursement.

Le conseil d'arbitrage a eu à examiner 22 cas, sur requête de la part d'assurés. Les litiges étaient dus aux motifs suivants.

1. Ces chiffres sont extraits du rapport administratif de l'année 1908.

2. Remboursement à des femmes assurées qui se marient, à des héritiers d'assurés décédés, etc...

Contestation du chiffre de pension d'invalidité.....	2 cas
Rejet d'une demande de pension d'invalidité.....	15 —
Retrait d'une pension d'invalidité.....	2 —
Retrait d'une pension de maladie.....	1 —
Suspension de la pension.....	1 —

Il restait en outre un cas à examiner de l'année 1907, soit donc au total 22 cas.

Dans ce cas, la caisse a admis ultérieurement la revendication qu'elle avait d'abord contestée; dans un autre cas, la procédure a été interrompue par le décès de l'ayant droit; dans 3 cas, le conseil d'arbitrage s'est prononcé en faveur des assurés et dans 12 cas en faveur de la caisse. C'est donc au total 17 cas qui furent réglés définitivement en 1908.

Les décisions des conseils d'arbitrage furent attaquées par voie de revision devant l'office impérial des assurances, dans trois cas par les assurés et dans un cas par la caisse. Dans les trois premiers cas, le jugement du conseil d'arbitrage fut confirmé. Le quatrième cas était encore en suspens à la fin de 1908.

Les affaires de remboursement ayant donné lieu à une décision du comité directeur, donnèrent lieu à 5 pourvois, dont 4 eurent pour suite la confirmation de la décision du comité directeur, le cinquième cas restant en suspens.

§ 2. — CONTENTIEUX ADMINISTRATIFS

Ce contentieux comprend :

1^o *Les contestations entre les organes de la caisse d'une part et les patrons ou assurés d'autre part, ou entre les patrons et les assurés, sont tranchées, lorsqu'elles portent sur le recouvrement et la fixation des cotisations et sur la classe de salaire déterminant le versement, et lorsqu'elles n'ont pas été réglées lors de la fixation d'une pension, par une commission composée du président du conseil d'arbitrage pour l'assurance ouvrière siégeant à Hambourg ou de son représentant, assisté d'un délégué des patrons et d'un délégué des assurés. Ces délégués et leurs suppléants sont choisis par l'assemblée générale parmi les membres du comité directeur et pour la durée de leur mandat en cette qualité. Les intéressés peuvent attaquer la décision de cette commission par voie de recours devant l'office impérial des assurances, dans le délai d'un mois après la signification (§ 123).*

2^o *Les conflits entre organes d'assurance ou d'assistance. — a) Il peut se produire qu'une commune ou un établissement ait fourni à des indigents des secours dans une période pendant laquelle ces personnes avaient droit ou avaient eu droit à une pension d'invalidité ou de vieillesse ; dans ce cas, ces secours*

leur seront restitués par le transfert d'arrérages de pension.

Les litiges qui peuvent naître en la matière entre la caisse et ces personnes morales sont réglés par voie contentieuse administrative ou, si cette voie n'est pas possible, par l'administration chargée du contrôle desdites personnes morales. Dans ce dernier cas, la décision intervenue peut être attaquée par voie de recours devant l'autorité administrative supérieure.

Ces dispositions, contenues dans les paragraphes 38 et 39 du statut, sont également applicables en faveur des patrons et caisses qui remplissent, en vertu d'une prescription de la loi, l'obligation imposée aux communes et établissements d'assistance quant aux secours à fournir aux indigents (§ 40).

En revanche, lorsque les personnes, qui ont droit à une pension d'invalidité peuvent intenter une action légale contre des tiers en raison du dommage résultant de leur invalidité, cette action peut être exercée par la caisse jusqu'à concurrence du montant de la pension qu'elle doit accorder.

b) D'autre part, les litiges existant entre la caisse d'invalidité de la Seeberufsgenossenschaft et les caisses de maladie sont tranchés, lorsqu'il s'agit de l'application des dispositions laissées à l'appréciation de la caisse d'invalidité de la Seeberufsgenossenschaft, par l'administration chargée de la surveillance

des caisses de maladie intéressées et lorsqu'il s'agit de revendications à fin de remboursement, par voie administrative contentieuse ou, lorsqu'un règlement par cette voie n'est pas possible, également par l'administration chargée de la surveillance du contrôle de la caisse de maladie intéressée. Dans le premier cas, la décision de cette administration de contrôle est définitive; dans le dernier cas, elle peut être attaquée, dans le délai d'un mois, après la signification, par voie de recours, conformément aux paragraphes 20 et 21 du règlement sur l'industrie.

Quant aux litiges soulevés par les réclamations de remboursement dans les cas où il s'agit d'un accident donnant lieu à indemnité, ils sont tranchés par l'Office impérial des assurances.

c) Enfin, il peut y avoir un dernier cas de conflit, qui est le conflit entre assurances. En effet, l'hypothèse que l'incapacité de travail a été causée par un accident donnant lieu à indemnité en vertu des lois sur l'assurance-accidents, ne motive pas le rejet de la demande de pension d'invalidité. Bien au contraire, cette pension devra être fixée dès qu'existeront les conditions permettant d'accorder une pension d'invalidité.

Si, dès lors, la pension d'invalidité est payée pendant une période au cours de laquelle son titulaire peut revendiquer une pension d'accident, le droit à cette dernière pension est transféré à la caisse dans la

mesure où la pension d'invalidité accordée ne dépasse pas la rente-accident à obtenir et lorsque, comme conséquence de cette pension d'accidents, il se produirait une suspension complète de la rente d'invalidité ou de vieillesse. La caisse a dans ce cas le droit de requérir la fixation de la pension d'accident au lieu et place du sinistré ; elle se substituera absolument à celui-ci dans la poursuite de ses droits

En ce qui concerne le traitement médical ou curatif entrepris par la caisse, celle-ci peut réclamer le remboursement des frais de ce traitement.

Les litiges, dans toutes ces espèces, ainsi que ceux qui, dans des circonstances analogues, se rapporteraient à des pensions de veuves ou d'orphelins, sont tranchés par l'Office impérial des assurances.

3° *Contentieux des contraventions administratives.* — a) Signalons tout d'abord celles que crée le paragraphe 110 du statut, d'après lequel les armateurs (ou leurs mandataires) qui font, quant au nombre ou à la situation de leur personnel, des déclarations fausses, ou qui omettent les déclarations ou formalités prescrites, ou qui ne paient pas en temps voulu les cotisations dues par eux, peuvent être condamnés, par le comité directeur de la caisse, au paiement d'une amende de 300 marks au maximum. Appel peut être interjeté devant l'office impérial des assurances.

b) D'autre part, un genre de contravention très dif-

férent est créé par le paragraphe 81 du statut, qui autorise le président du comité directeur à punir d'une amende de 250 marks au maximum les personnes qui, élues membres du comité directeur ou de l'assemblée générale, refuseraient sans motif plausible d'accepter ce mandat, ou qui, après l'avoir accepté, ne rempliraient pas convenablement leurs fonctions. Les décisions prises en ce sens par le président peuvent être attaquées devant l'office impérial des assurances.

c) Enfin, ayant un droit de contrôle permanent sur les établissements d'assurance, l'office impérial des assurances est, par suite, autorisé à entreprendre en tout temps l'examen de la gestion de la caisse. Les membres du comité directeur sont tenus, lorsqu'ils en sont requis par l'office impérial des assurances, de lui soumettre les livres, la comptabilité, les valeurs mobilières de la caisse, ainsi que tous les documents relatifs à la comptabilité et à la fixation des pensions; l'office peut de même requérir la vérification des fonds en caisse et demander toutes les communications qu'il considère comme nécessaires à l'exercice de son droit de contrôle.

Pour assurer l'exercice de son droit de contrôle ainsi que pour poursuivre l'application des dispositions légales et statutaires, l'office impérial des assurances peut infliger aux membres de la caisse

des amendes avec un maximum de 1.000 marks (§ 86).

Il résulte des rapports administratifs qu'il n'a été prononcé en 1907 ou en 1908 aucune des peines prévues ci-dessus.

4° Pour compléter notre exposé du contentieux de toute catégorie, il nous reste à mentionner ici quelques dispositions diverses, s'y rattachant plus ou moins directement :

α) Sous réserve des droits des tiers, l'office impérial des assurances règle les litiges se référant aux droits et devoirs des organes de la caisse et des membres de ces organes, ainsi qu'à l'interprétation des statuts et à la validité des élections ;

β) Tous les certificats, pouvoirs ou autres pièces exigés pour le fonctionnement de la caisse, ainsi que tous les contrats entre la caisse et les patrons, entre la caisse et les assurés, etc., et tous autres documents dont la production peut être nécessaire aux assurés, sont dispensés des droits de timbre et en général de tous autres droits (§ 132) ;

γ) D'après le paragraphe 131, les significations qui marquent le commencement d'un délai peuvent être faites par la poste par voie de lettre recommandée.

D'après le même paragraphe, les personnes qui ne résident pas en Allemagne peuvent être requises par les administrations compétentes de désigner un mandataire auquel les significations pourront être

faites. A défaut de cette désignation dans le délai imparti par l'administration, la signification peut se faire par affichage public pendant une semaine dans les locaux de l'administration en question ou dans ceux de la caisse. Les mêmes règles s'appliquent lorsque l'adresse du destinataire est inconnue.

SECTION VI

RÉSULTATS DU FONCTIONNEMENT DE LA CAISSE D'ASSURANCE-INVALIDITÉ ET VIEILLESSE

Instituée depuis trois ans environ, la caisse compte actuellement deux années entières de fonctionnement, dont les résultats sont exposés dans les rapports administratifs, pour les années 1907 et 1908 (1).

C'est déjà dans ces documents que nous avons puisé les indications statistiques que nous avons données ci-dessus, et que nous avons rattachées, suivant leur nature, aux paragraphes auxquels elles se rapportent.

1. Ces deux rapports, conçus sur le même plan contiennent six rubriques : 1° Organisation ; 2° Administration générale ; 3° Opérations administratives ; 4° Résultats de l'assurance-invalidité ; 5° Résultats de l'assistance aux veuves et aux orphelins ; 6° Situation financière.

En annexe sont donnés le bilan financier, le relevé des placements et la situation de la fortune commune.

Nous voulons maintenant fournir des renseignements statistiques plus importants, puisqu'ils montreront les résultats obtenus jusqu'ici.

§ 1. — PERSONNEL ASSURÉ

Nous avons déjà vu (p. 237) que ce personnel, dans lequel se recrutent les pensionnés, est égal en nombre à celui de l'assurance-accidents en ce qui concerne l'assurance obligatoire.

Quant à l'assurance volontaire ou continuée, il ne semble pas qu'elle compte un bien grand nombre d'adhérents, car les deux rapports de 1907 et de 1908 sont pour ainsi dire muets à ce sujet.

§ 2. — PENSIONS

Les statistiques relatives aux pensions concernent :

- 1° Les pensions de vieillesse ;
- 2° Les pensions d'invalidité ;
- 3° Les pensions (secours) aux survivants ;

A. — *Pensions de vieillesse.*

En 1907, il y eut 7 demandes de pensions de vieillesse ; 2 furent repoussées d'emblée, une fut remplacée par une pension d'invalidité, et il resta définitivement 4 pensions de vieillesse à la charge de la caisse.

En 1908, 5 demandes furent examinées, et il fut donné suite à 3, ce qui porte actuellement le nombre des titulaires de pensions de vieillesse à 7, dont 4 capitaines, 2 cuisiniers et 1 comptable.

Le montant total de ces 7 pensions s'élève à M. 1.429, 20 soit en moyenne M. 204, 17 par pension.

B. — *Pensions d'invalidité.*

a) *Nombre.* — En 1907, les demandes de pensions d'invalidité avaient été de 66 ; sur ce nombre, 26 avaient été rejetées d'emblée. Après examen des 40 demandes restant, 11 furent définitivement écartées, 19 admises et 10 restèrent en suspens. Parmi les 11 demandes repoussées après examen, 9 le furent parce que l'invalidité n'existait pas, 1 parce que le candidat n'avait pas le nombre de semaines de cotisations nécessaires, et 1 parce que le droit à pension était périmé.

En 1907, il ne fut pas sollicité de pension de maladie.

En 1908, le comité directeur eut à examiner 169 demandes dont 10 provenant de 1907, 156 nouvelles et 3 provenant de cas négativement résolus en 1907 et repris en 1908.

Sur ces demandes, 25 furent rejetées parce que l'invalidité n'existait pas, 6 parce que le nombre des semaines de cotisations n'était pas complet, 3 parce

que le droit à pension était périmé ; 15 demandes furent retirées et 11 furent transmises à d'autres organes d'assurances ; 23 cas restèrent en suspens, et il fut finalement accordé 73 pensions d'invalidité et 13 pensions de maladie, soit 86 pensions au total pour 1908 qui, jointes aux 19 pensions provenant de 1907, donnent un total de 105 pensions d'invalidité et de maladie.

Le montant total de ces pensions est de M. 20.800 m. soit une moyenne de M. 198, 10 par pension.

Sur les 92 pensions d'invalidité accordées, pour l'ensemble des années 1907 et 1908, 15 cessèrent d'être payées par suite du décès du titulaire et une par suite du rétablissement de la capacité de travail, de telle sorte qu'il restait, à la fin de 1908, 76 pensions.

En ce qui concerne les pensions de maladie, un titulaire décéda, deux recouvrèrent leur capacité de travail, trois obtinrent une pension d'invalidité, de telle sorte qu'il restait, à la fin de 1908, 7 pensions de maladie.

b) *Causes.* — Les causes de l'invalidité des pensionnés ont été les suivantes :

Dans 23 cas, la tuberculose (21 cas de tuberculose pulmonaire) ; dans 19 cas, les maladies du cœur et des artères ; dans 7 cas, les affections non tuberculeuses des voies respiratoires ; dans 16 cas, la débilité sénile, et dans 6 cas également, les maladies des yeux ; dans 6 cas encore, les maladies des reins et

des voies urinaires ; dans 9 cas, les maladies affectant les divers centres nerveux (cerveau, moelle) ; dans 3 cas, les maladies d'estomac ; l'affaiblissement général et le diabète, chacun dans 2 cas ; enfin, l'anémie, le cancer, et diverses autres maladies, chacune dans 1 cas (6 en tout).

c) *Professions des pensionnés.* — Classés professionnellement, les pensionnés se répartissent comme suit :

16 capitaines, 5 officiers de ponts, 13 officiers des services techniques, 1 comptable, 1 pilote, 1 maître d'équipage, 2 aides-mécaniciens, 5 charpentiers, 3 timoniers, 16 matelots, 17 chauffeurs, 1 soutier, 1 graisseur, 14 cuisiniers, 7 stewards, 1 stewardesse.

d) *Age des pensionnés.* — Classés d'après leur âge, les pensionnés se répartissent comme suit :

7 sont nés avant 1840, 26 sont nés avant 1850, 18 sont nés avant 1860, 14 sont nés avant 1870, 25 sont nés avant 1880, 15 sont nés entre 1880 et 1885.

e) *Renseignements divers.* — En 1907 et en 1908, le nombre des pensions d'invalidité accordées a été très sensiblement inférieur aux prévisions des travaux préparatoires des statuts.

Dans 8 cas, les pensions d'invalidité et de maladie ont fait l'objet d'un transfert à une institution d'assistance. Il n'a été procédé à aucun placement dans une maison d'invalidité.

Dans 3 cas, le service de la pension a été sus-

pendu en 1908 parce que les titulaires avaient leur domicile habituel à l'étranger.

C. — *Pensions aux survivants.*

D'après le paragraphe 43 du statut, la condition indispensable, pour l'obtention d'une pension de veuve ou d'orphelin, est le versement à la caisse d'un total de cotisations représentant au moins cent semaines de versements. Ce n'est donc que tout à fait à la fin de l'exercice 1908 que commença le fonctionnement de l'assistance aux veuves et orphelins.

Une pension de veuve d'un montant de M. 65, 40 par an fut accordée à la veuve d'un pilote, et une pension totale de 243 marks par an fut accordée à la veuve et aux quatre orphelins, mineurs de quinze ans, d'un maître d'équipage victime d'un accident survenu hors de son service de navigation. Ces secours ne furent accordés qu'au cours de l'année 1909.

§ 3. — TRAITEMENT CURATIF

a) *Nombre de demandes.* — Le traitement curatif fit, en 1907, l'objet de 54 demandes ; 26 furent admises, 22 écartées et 7 renvoyées à 1908.

En 1908, 80 nouvelles demandes furent faites, ce

qui porta le nombre des cas examinés pour cet exercice à 87, dont 33 cas reçurent une suite favorable, 31 furent négativement résolus et 15 furent réglés par d'autres voies, 8 restant en suspens à la fin de l'exercice.

Dans tous ces cas, la caisse n'a pris de décision qu'après avoir consulté son médecin attitré ; les cas douteux ont fait l'objet de mise en observation dans des hôpitaux, procédé qui a donné les meilleurs résultats.

b) *Causes.* — Au point de vue des maladies, le traitement curatif donne, pour l'ensemble des années 1907 et 1908, la statistique suivante :

Tuberculose pulmonaire	39 cas
Autres maladies pulmonaires.....	5 —
Rhumatismes.....	5 —
Maladies de cœur.....	1 —
Ischiase.....	3 —
Dyssenterie	1 —
Laryngite tuberculeuse.....	3 —
Affections articulaires du genou.....	1 —
Maladies de la moelle épinière.....	1 —

La plus grande partie des tuberculeux a été placée dans un sanatorium.

c) *Dépenses résultant du traitement.* — Le nombre des journées de traitement a été au total de 3.887 en 1908, contre 2.016 en 1907.

Quant aux dépenses totales du traitement curatif, elles ont été de M. 10.997,71 en 1907, mais se sont réduites à M. 9.029,87, M. 1967,75 ayant été remboursés par des armateurs, conformément au paragraphe 13 alinéa 4 des statuts ; en 1908, elles ont été de M. 20.881,80, réduites à M. 16.860,36 après le même remboursement.

d) *Personnes traitées.* — Le nombre des personnes effectivement traitées en 1908 a été de 46 personnes, soit 13 encore en traitement à la fin de 1907 et 33 admises en 1908. A la fin de l'année 1908, le nombre des malades restant en traitement était encore une fois de 13, et les 33 cas terminés se répartissaient en 11 cas à issue tout à fait favorable, 10 cas avec issue partiellement favorable et 12 cas avec issue défavorable.

Les 59 personnes traitées en 1907 et 1908 se répartissent comme suit :

1 capitaine, 5 officiers de pont, 1 comptable, 2 maîtres d'équipage, 10 matelots, 2 timoniers, 11 officiers des services techniques, 1 aide-mécanicien, 4 chauffeurs, 2 soutiers, 4 cuisiniers, 12 stewards, 1 stewardesse, 1 homme de peine, 1 musicien, 1 apprenti pilote.

Les plus grands contingents de malades ont été fournis par les sections de Brême et de Hambourg (55 sur 59).

Quant à l'âge, ces 59 personnes se répartissent comme suit :

1 était née avant 1860, 5 entre 1860 et 1865, 2 entre 1865 et 1870, 8 avant 1875, 15 avant 1880, 16 avant 1885, 11 avant 1890.

Nous ne pouvons nous empêcher de relever dès à présent (nous y reviendrons encore une fois dans notre dernier chapitre), la faible moyenne des pensions des trois catégories. Et ce qu'il y a de très frappant, c'est l'énorme différence qui existe entre la moyenne représentée par le traitement curatif d'un assuré, et les moyennes des pensions. Alors que ces dernières moyennes sont respectivement de 204, 198 et 51 marks pour un vieillard, un invalide et un survivant, celle d'un traitement curatif est de 438 marks environ, puisque 59 individus ont été traités en 1907 et 1908, avec un total général, pour les deux ans, de 25.890 marks.

La doctrine des techniciens allemands de l'assurance, pour lesquels il vaut mieux prévenir la maladie par des sacrifices immédiats que d'en supporter les charges pendant de longues années, est certainement respectable et même nécessaire dans une large mesure ; mais en général, elle semble avoir aveuglé le législateur allemand moderne, en ne lui laissant plus apprécier à sa réelle valeur le rôle tutélaire, bienfaisant, que l'assurance doit assumer à l'égard

soit du vieillard (qui pourtant ne bénéficie que bien tard de sa pension), soit de celui qui, sans être absolument un vieillard ou un malade, n'est pas non plus absolument sain et vigoureux, soit enfin des survivants de celui qui s'est usé dans un métier particulièrement pénible et périlleux pour la santé. Il y a là, en faveur d'une idée très juste d'ailleurs, mais qui devrait être appliquée avec plus d'opportunité, une sorte de partialité, d'exclusivisme si l'on peut dire, qui a pour effet de faire traiter un peu en parias tous ceux qui, dans l'assurance, ne tombent pas sous l'application immédiate de l'idée si choyée, et, disons-le, de l'idée à la mode.

CHAPITRE V

EXPOSÉ SOMMAIRE DE LA LÉGISLATION FRANÇAISE

Nous allons, dans ce chapitre, indiquer les grandes lignes de la législation française, de façon à pouvoir en rapprocher les dispositions de celles de la législation allemande.

Nous avons à étudier dans la loi française les trois points suivants : assistance en cas de maladie ; assurance-accidents ; institutions en faveur des invalides et des survivants.

SECTION PREMIÈRE

ASSISTANCE EN CAS DE MALADIE

Ainsi que nous l'avons déjà dit (1) à propos de la législation allemande sur l'assistance en cas de maladie, et que nous le verrons à propos des autres législations européennes (2), l'assurance-maladie n'existe

1. Voir p. 8.

2. Voir aux Annexes.

en aucun pays pour les gens de mer. La raison, très simple, en est que les divers législateurs se sont préoccupés, à un degré plus ou moins grand, de créer au bénéfice des marins une situation exceptionnelle en leur assurant, par le fonctionnement automatique de la loi elle-même, les secours que les autres catégories de travailleurs ne peuvent attendre que du fonctionnement d'institutions spéciales de prévoyance, telles que les caisses de secours, de maladie, de funérailles, etc.

Les diverses législations se sont donc trouvées d'accord pour admettre que les risques plus grands de blessures ou de maladies auxquels sont exposés les gens de mer leur donnent droit à un traitement privilégié, et le législateur allemand lui-même, malgré son désir manifeste de constituer un système homogène d'assurance-maladie pour tous les travailleurs, a volontairement laissé les marins hors de ce système d'assurance.

Il n'y a donc pas, en France, d'assurance-maladie. Mais, il existe, en faveur des marins, des dispositions spéciales dont l'origine est très ancienne, et qui organisent l'assistance-maladie.

L'ordonnance d'août 1681, livre III, titre IV, article 11 et suivants, avait en effet décidé que le matelot blessé au service du navire, ou tombé malade pendant le voyage, serait payé de ses loyers et pansé aux dépens du navire; en outre, le matelot, blessé en

combattant contre les ennemis ou les pirates, était pansé aux dépens du navire et de la cargaison.

Dans ses articles 262-264 (1), notre Code de commerce a repris ces dispositions, mais en les étendant et en les complétant.

Aux termes de l'article 262, le matelot tombé malade pendant le voyage ou blessé au service du navire est payé de ses loyers, traité et soigné aux frais du navire. S'il a dû être laissé à terre, il est rapatrié aux frais du navire ; mais en ce cas, le capitaine peut se libérer de tous frais de traitement et de rapatriement en versant une somme fixée par le tarif entre les mains d'une autorité française. Dans ce même cas de mise à terre, le matelot touche son salaire jusqu'à ce qu'il ait été rapatrié ou qu'il ait contracté un nouvel engagement, et d'autre part, s'il a été rapatrié avant son rétablissement, il est payé de ses loyers jusqu'à guérison complète, mais dans aucun cas, le paiement des loyers ne pourra se prolonger au delà de quatre mois à compter du jour de la mise à terre.

Les mêmes dispositions s'appliquent, d'après l'article 263, au matelot blessé en combattant les ennemis ou les pirates, mais le navire ne contribue plus

1. La rédaction actuelle des articles 262 et 263 est celle qui résulte de la loi du 12 août 1885 ; celle de l'article 264 est la rédaction primitive.

seul à ces dépenses ; le chargement y prend part également.

Le matelot blessé à terre en cas d'absence non autorisée n'a droit à rien et peut même être congédié par le capitaine ; il ne peut revendiquer que son salaire pour le temps de son service effectif (art. 264).

Bien que l'article 264 du Code de commerce soit muet sur le cas de maladie contractée à terre en cas d'absence non autorisée, il faut évidemment appliquer, par analogie, la même règle qu'en cas de blessure.

Pour les maladies contractées à terre, pendant une permission régulière, il est regrettable que le Code de commerce ne précise rien, car il semble bien qu'il y ait une différence à faire entre une maladie épidémique par exemple, à laquelle sont exposés même les hommes faisant le service à bord, et telle maladie contagieuse, qui ne peut guère se contracter que par la faute du permissionnaire ; il y aura aussi évidemment des cas dans lesquels le permissionnaire contractera par sa faute une maladie qui ne sera ni épidémique ni contagieuse, par exemple une pneumonie consécutive à un refroidissement, à une imprudence : appliquera-t-on alors l'article 262, qui dit seulement sans préciser : « S'il tombe malade pendant le voyage » ? En un mot, dans le silence de la loi, l'origine d'une maladie peut faire l'objet de vives contestations.

Il semble bien que c'est sur ce seul point qu'il y ait lieu de critiquer les dispositions de notre loi ; d'ailleurs il est possible que ce silence soit un peu voulu, pour assurer une application plus large de la loi à ceux qui doivent surtout en profiter.

SECTION II

ASSURANCE-ACCIDENTS. — CAISSE DE PRÉVOYANCE

§ 1. — HISTORIQUE

La loi du 21 avril 1898, créant une caisse nationale de prévoyance contre les risques et accidents dont les marins sont victimes dans l'exercice de leur profession, avait d'abord été accueillie avec enthousiasme, mais avait, au bout de très peu de temps, donné lieu à de vives critiques. Ces critiques furent même si vives que, dès le 18 avril 1899, une circulaire ministérielle ordonna l'ouverture d'une enquête à leur sujet près des syndicats d'armateurs, de marins, de capitaines, de mécaniciens, près des Chambres de commerce ainsi que des administrations compétentes ; 171 avis furent ainsi recueillis dont 45 demandaient la suppression pure et simple de la caisse, tandis que 126 étaient favorables au maintien de la loi du 21 avril 1898 avec ou sans modifications.

Les partisans du *statu quo* étaient surtout des représentants de l'armement et de la marine ainsi

qu'un certain nombre de Chambres de commerce, qui ne trouvaient pas la loi parfaite, mais qui estimaient qu'une expérience d'un an n'était pas suffisante pour la condamner absolument.

Les partisans de l'abrogation étaient surtout les inscrits de la Méditerranée, en raison de leurs faibles risques professionnels, qui les empêchaient de tirer un profit réel de la loi; c'était également des marins appartenant déjà à des caisses spéciales de prévoyance ou à des sociétés de secours mutuels pour la garantie des risques professionnels, tels que, par exemple, les pilotes de Marseille et les pêcheurs des prud'hommes de Marseille et de Martigues.

D'autres adversaires de la loi du 21 avril 1898 demandaient tout simplement son remplacement par la loi du 9 avril 1898, c'est-à-dire réclamaient l'application pure et simple du régime général des accidents du travail et l'assimilation des marins aux ouvriers industriels.

D'autres intéressés étaient partisans de l'assurance facultative substituée à l'assurance obligatoire, et enfin la grande majorité des organes consultés acceptaient le maintien de la loi, mais avec de nombreuses modifications, portant notamment sur ces pensions de secours que l'on trouvait trop faibles, sur le taux des cotisations que l'on trouvait trop fort, sur la réduction trop facile, et sur la radiation trop fréquente des pensions accordées, sur la distinction

entre les inscrits et non inscrits, sur la distinction faite entre les maladies ou accidents donnant droit aux secours, enfin sur le délai de deux mois impartis aux inscrits pour faire valoir leurs titres sous peine de déchéance.

Quant aux armateurs, ils étaient généralement assez mécontents, parce qu'ils avaient espéré que la création de la caisse de prévoyance aurait eu pour effet de les décharger des responsabilités que leur imposait le Code de commerce. Comme la loi du 21 avril 1898 ne contenait aucune disposition à cet égard, il en résultait qu'ils avaient à supporter, non seulement lesdites charges, mais en outre celles entraînées par le fonctionnement de la caisse.

Toutes ces critiques s'exprimèrent en un certain nombre de projets de loi ou de systèmes proposés par des personnalités maritimes.

Le projet de M. Carnaud impliquait l'assimilation pure et simple des inscrits aux ouvriers industriels et l'application de la loi sur les accidents du travail du 9 avril 1898.

Un projet de M. Générat, commissaire de l'inscription maritime à Marseille, organisait la combinaison des lois du 9 avril 1898 et du 21 avril 1898. Dans le même sens, le ministère du Commerce soumit à l'examen de la commission parlementaire chargée d'examiner les propositions de modification de la loi

du 21 avril 1898, un système mixte combinant les deux lois.

Le projet de MM. Gautret et autres avait pour principale caractéristique d'exonérer les inscrits de toute participation à l'assurance et de compenser la diminution de recettes ainsi causée par un prélèvement sur les 4 o/o perçus sur les primes à la marine marchande (loi du 30 janvier 1893).

Un projet de M. Durassier maintenait le principe de la caisse de prévoyance ainsi que l'assurance obligatoire ; il assujettissait, au même régime que les inscrits, les non inscrits embarqués ; il prévoyait l'exemption pour la petite navigation des charges résultant de l'article 262 du Code de commerce ; il réduisait les cotisations à la moitié pour les navigateurs en eaux abritées ; il maintenait les cotisations des inscrits et les apports des armateurs, mais il relevait le taux de toutes les pensions et de tous les secours ; il rendait moins facile la radiation de la pension d'infirmité, etc.

La proposition de M. Durassier fut reprise dans le projet de MM. Brisson et Le Bail qui la complétèrent encore par quelques points, et c'est sur la base de ce dernier projet que fut votée la loi du 29 décembre 1905, actuellement en vigueur.

§ 2. — LOI DU 29 DÉCEMBRE 1905

A) *Objet de la caisse.* — D'après l'article premier de cette loi, il est créé, au profit des marins français,

une caisse nationale de prévoyance contre les risques et accidents de leur profession, annexée à la caisse des invalides de la marine, mais ayant son existence indépendante et dont font obligatoirement et exclusivement partie tous les inscrits maritimes, à partir de l'âge de dix ans, ainsi que le personnel non inscrit embarqué sur tous les bâtiments de mer français autres que les navires de guerre, ou ceux exclusivement affectés à un service public.

B) *Ressources.* — D'après l'article 2, la caisse, revêtue de la personnalité civile, est alimentée :

1° Par la taxe versée par les propriétaires de navire ou armateurs ;

1° Par la cotisation des participants, qui est fixée plus loin dans l'article 3 ;

3° Par des dons ou legs de particuliers et par des subsides éventuels des départements, des communes, des établissements publics, etc. ;

4° Par une subvention accordée sur les fonds provenant de la retenue de 6 o/o sur les primes de la marine marchande, dans la limite des deux tiers du montant de ces fonds ;

5° Par une retenue de 0 fr.50 o/o sur les marchés à passer pour les dépenses de matériel de la marine ;

6° Par les intérêts des capitaux de la caisse ;

7° En cas d'insuffisance de ces ressources, par des avances de l'État non productives d'intérêt et remboursables sur les ressources ultérieures.

D'après l'article 3, les cotisations à verser par les inscrits et non inscrits sont fixées comme suit :

1° Pour la navigation au long cours, le cabotage international ou les grandes pêches, 1 franc 0/0 des salaires portés sur le rôle d'équipage pour le personnel officiers ou assimilés ; 0 fr. 75 0/0 des salaires pour le personnel non officier ; pour les capitaines et les chefs mécaniciens, la cotisation portera en outre sur tous les profits accessoires, et en cas de dissimulation ou de fausse déclaration, les cotisations seront portées au triple du montant des omissions constatées ;

2° Pour le cabotage français, la pêche au large, le pilotage, le bornage ou la petite pêche, 0 fr. 75 par mois pour les capitaines, maîtres, officiers ou assimilés ; 0 fr. 45 par mois pour les patrons et pilotes ou assimilés ; 0 fr. 30 par mois pour les matelots ou assimilés ; 0 fr. 20 par mois pour les novices et 0 fr. 10 pour les mousses.

D'après l'article 4, les propriétaires ou armateurs de navires sont en général assujettis au versement d'une taxe égale à 3 fr. 50 0/0 des salaires portés sur le rôle d'équipage pour les inscrits et non inscrits. Toutefois, les armateurs de navires ou bateaux armés à la part versent une part égale aux sommes fixes mensuelles payables à la caisse des invalides de la marine. Par exception, les patrons propriétaires de bateaux de pêche, de pilotage ou de bor-

nage, montant eux-mêmes sur lesdits bateaux, ne sont assujettis qu'au versement de leur cotisation individuelle prévue à l'article 3 ; les veuves de ces patrons jouissent de la même exonération, et il en est de même des orphelins jusqu'à l'âge de seize ans et tant que le plus jeune n'a pas atteint cet âge.

C) *Droits et avantages conférés aux assurés.* — Les articles 5 et 9 compris énumèrent les avantages que la loi accorde aux participants, avantages qui peuvent se résumer comme suit :

a) *Pension d'invalidité.* — Lorsque le participant est atteint de blessure ou de maladie, ayant leur cause directe dans un accident ou un risque professionnel survenu pendant la durée de son embarquement sur un navire français ou s'y rattachant étroitement, il a droit, soit à une pension viagère d'infirmité, soit à une indemnité journalière. La pension est variable, suivant qu'il s'agit d'une infirmité du premier degré (incapacité de travail absolue et permanente) ou du second degré (incapacité permanente, mais partielle). L'indemnité journalière est versée aux intéressés pendant toute la durée de l'incapacité de travail temporaire, et elle est calculée d'après le taux prévu pour la pension d'infirmité du premier degré.

La pension du second degré peut être transformée en une pension du premier degré, lorsque dans un délai de deux ans l'incapacité permanente partielle

dégénère en incapacité permanente absolue. Par contre, l'amélioration qui pourrait survenir dans l'état du titulaire de la pension ne peut entraîner aucune diminution de ladite pension.

Aucune pension ou indemnité n'est due au participant qui a intentionnellement provoqué l'accident ou la maladie.

b) *Pension aux veuves, orphelins et ascendants.* — Ont droit à pension, les veuves des participants tués au cours du service ou décédés à la suite de blessures ou de maladies contractées au service, pourvu que le mariage soit antérieur à l'origine desdites blessures ou maladies. Il en est de même des veuves des participants titulaires d'une pension. La veuve remariée ne peut prétendre à une deuxième pension du chef de son second mari, à moins qu'elle ne renonce à celle dont elle jouissait déjà. La pension n'est jamais acquise à la femme divorcée ou contre laquelle a été prononcée la séparation de corps.

Après le décès des père et mère ou lorsque la mère veuve se trouve déchuë de ses droits à la pension, les orphelins des participants, décédés comme il a été dit ci-dessus ou en possession d'une pension d'infirmité, reçoivent, quel que soit leur nombre et jusqu'à ce que le plus jeune ait accompli l'âge de seize ans, un secours annuel unique, de taux égal à celui de la pension que leur mère avait ou aurait

obtenue. Les enfants naturels reconnus avant l'origine de la blessure ou de la maladie ont les mêmes droits que les enfants légitimes. A mesure que les aînés atteignent l'âge de seize ans, leur part est reversée sur les plus jeunes.

Les participants et les veuves titulaires de pensions et indemnités reçoivent, pour chacun de leurs enfants, âgés de moins de seize ans, un supplément annuel fixe de 50 francs.

Lorsque les participants ne laissent après eux ni veuve ni orphelin, il est accordé, à chacun de leurs ascendants au premier degré, un secours annuel et viager ; en cas de décès de l'un ou des deux ascendants au premier degré, le secours qui aurait été ou a été attribué à chacun de ces ascendants est reporté sur les ascendants du degré supérieur de la même branche, s'il en existe ; il est partagé également entre ces derniers, avec réversion sur le ou les survivants. Ce secours n'est payé qu'aux ascendants âgés au moins de soixante ans et qui auraient eu droit à une pension alimentaire. Le même ascendant ne peut être titulaire de plus d'un secours.

c) *Taux des pensions.* — Le taux des pensions et secours est fixé d'après un tarif annexé à la loi du 29 décembre 1905, sur les bases suivantes :

1^o Capitaines au long cours titulaires du brevet supérieur et mécaniciens de 1^{re} classe dirigeant une machine de 4.000 HP et au delà :

Pension d'infirmité du premier degré.....	2.200 fr.
— — du deuxième degré.....	1.430 fr.
— de veuve ou secours annuel aux orphelins.	1.100 fr.
Secours annuel aux ascendants.....	550 fr.

2° Autres capitaines au long ours, mécaniciens de 1^{re} classe ayant dirigé une machine de moins de 4.000 HP et docteurs-médecins :

Pension d'infirmité du premier degré.....	1.600 fr.
— — du second degré.....	1.040 fr.
Pension de veuve ou secours annuel aux orphelins.	800 fr.
Secours annuel aux ascendants.....	400 fr.

3° Maîtres au cabotage, officiers de la marine marchande, mécaniciens de première classe n'ayant pas dirigé de machine, mécaniciens de deuxième classe ayant dirigé une machine pendant leur dernier embarquement, commissaires, officiers de santé :

Pension d'infirmité du premier degré.....	12.30 fr.
— — du deuxième degré.....	840 fr.
Pension de veuve ou secours annuel aux orphelins.	720 fr.
Secours annuel aux ascendants.....	360 fr.

4° Inscrits titulaires du brevet de pilote d'une station de mer, de patrons pour la pêche d'Islande, de mécaniciens de deuxième classe ; médecins des grandes pêches non pourvus du brevet d'officier de santé, économes, comptables et sous-commissaires :

Pension d'infirmité du premier degré.....	1.000 fr.
— — du deuxième degré.....	650 fr.
— de veuve ou secours annuel aux orphelins.	600 fr.
Secours annuel aux ascendants.....	300 fr.

5° Inscrits non titulaires d'un brevet mais embarqués en dernier lieu comme officiers au cabotage ou à la grande pêche ou comme patrons d'embarcations pratiquant la pêche au large ou exerçant en mer la petite pêche, ou le bornage, ou le pilotage ; agents de service des deux sexes ayant une paye mensuelle supérieure à 75 francs :

Pension d'infirmité du premier degré.....	800 fr.
— — du deuxième degré.....	520 fr.
— de veuve ou secours annuel aux orphelins.	480 fr.
Secours annuel aux ascendants.....	240 fr.

6° Inscrits maritimes ne se trouvant dans aucune des catégories ci-dessus, agents de service des deux sexes ayant une paye mensuelle de 75 francs et au-dessous :

Pension d'infirmité du premier degré.....	600 fr.
— — du deuxième degré.....	390 fr.
— de veuve ou secours annuel aux orphelins.	360 fr.
Secours annuel aux ascendants.....	180 fr.

d) *Cumul.* — D'après l'article 10, les pensions et allocations versées par la caisse de prévoyance peu-

vent être cumulées avec les pensions militaires ou civiles, les demi-soldes, ainsi qu'avec les secours d'orphelins accordés sur les fonds de l'Etat ou sur ceux de la caisse des invalides de la marine. Toutefois, en cas d'abus ou de fraude, le ministre de la marine peut réduire ou supprimer les pensions d'infirmité sur avis du conseil d'administration de la caisse de prévoyance.

e) *Responsabilité des tiers.* — L'article 11 conserve aux participants, à leurs ayants droit ou à la caisse de prévoyance subrogée à leurs droits, le droit de poursuivre les personnes responsables, aux termes de la loi, de l'accident ou de la maladie.

Par dérogation aux articles 1384 du Code civil et 216 du Code de commerce, l'armateur est affranchi de la responsabilité civile des fautes du capitaine ou de l'équipage, et il ne répond que de sa faute personnelle, intentionnelle ou inexcusable, et cela sous déduction des indemnités et pensions dues par la caisse de prévoyance. Au contraire, les indemnités dues par des tiers viennent en déduction des sommes à payer par la caisse de prévoyance. Les participants, capitaines ou hommes d'équipage, ne sont tenus à réparations que dans la mesure et dans les conditions indiquées pour l'armateur.

f) *Point de départ des pensions. Suspension.* — D'après l'article 12, les pensions et autres allocations prennent cours, pour les participants embarqués

sur des bateaux dont les patrons ou leurs veuves sont propriétaires, du jour de la mise à terre ; pour les autres participants, du jour où ils ont cessé de recevoir leur salaire (art. 262, C. com.) ; pour les veuves, orphelins et ascendants, du jour du décès déterminant leurs droits ou, en cas de disparition à la mer, du jour des dernières nouvelles.

Les pensions et allocations de la caisse de prévoyance sont incessibles et insaisissables.

Le paiement de la pension est suspendu jusqu'à la réhabilitation, à la grâce ou à l'expiration de la peine, en cas de condamnation à une peine infamante ou à une peine correctionnelle de plus de six mois d'emprisonnement. Pendant cette suspension, la pension ou l'allocation est touchée par la femme ou les enfants de l'ayant droit.

g) *Garanties de paiement.* — D'après l'article 13, le paiement des pensions et secours annuels est garanti :

1° Par les 5 premières espèces de recettes prévues à l'article 2 et afférentes à l'année, à l'exception des dons, legs et subsides ayant une affectation spéciale ou complémentaire ;

2° Par un prélèvement sur le fonds de réserve constitué en vertu de l'article 14 de la présente loi ;

3° Par des avances remboursables de l'État, égales au déficit, lorsqu'il y a insuffisance de ressources.

h) *Fonds de réserve.* — L'article 14 prévoit la

constitution d'un fonds de réserve pour le cas où les ressources annuelles dépasseraient le chiffre nécessaire au service des pensions et secours. Si, par suite de l'élévation du fonds de réserve, la situation de la caisse de prévoyance le permettait, les cotisations des participants pourront être réduites, ainsi que les taxes versées par les armateurs (1).

D) *Administration de la caisse.* — Les articles qui suivent constituent le titre II de la loi, qui règle l'administration de la caisse (art. 17 à 29).

a) *Gestion et contrôle.* — Le ministre de la Marine gère la caisse de prévoyance avec le concours des fonctionnaires et agents ayant l'administration et la gestion de la caisse des invalides de la marine.

Le contrôle financier de la caisse de prévoyance est attribué à la commission supérieure de l'établissement des invalides de la marine.

Un conseil d'administration spécial de la caisse de prévoyance est spécialement consulté sur l'emploi et le placement des fonds de la caisse, et donne son avis sur les questions et projets relatifs à l'organisation et à la réglementation de l'institution. Il est composé :

1° De 2 sénateurs et de 2 députés, nommés pour trois ans par le ministre de la Marine, et dont l'un est président du conseil ;

1. L'article 15 prévoit les conditions dans lesquelles l'État sera remboursé de ses avances.

L'article 16 prévoit les conditions dans lesquelles seront fixées les réductions prévues à l'article 14.

2° De 2 représentants du conseil supérieur de l'établissement des invalides, désignés pour trois ans par ce conseil ;

3° De 1 conseiller d'État et de 1 conseiller à la Cour des Comptes, nommés pour trois ans par le ministre de la Marine ;

4° Du directeur de la marine marchande et de l'administrateur de l'établissement des invalides de la marine, membres de droit ;

5° De 5 représentants de l'armement et de 5 représentants des participants, nommés par leur comité ou syndicat respectif, à raison de 1 capitaine au long cours, 1 représentant des officiers-mécaniciens, 1 inscrit du pont ou de la machine, 1 agent du service général et 1 pêcheur. Ces 10 membres sont nommés pour trois ans.

b) *Perception des cotisations.* — Les taxes et cotisations sont calculées d'après les rôles de désarmement de navires et embarcations. Elles sont perçues d'après les règles suivies pour le recouvrement des droits dus à la caisse des invalides de la marine.

c) *Demande de pensions.* — Le participant qui veut faire valoir ses droits à pension ou à allocation doit, sous peine de déchéance, adresser à l'administrateur de l'inscription maritime, dans le délai de six mois qui suit son débarquement ou son retour en France, une demande écrite ou verbale.

La même demande doit être adressée dans le délai

d'un an à partir du jour de la mort du participant, ou dans le délai de deux ans à partir du jour de ses dernières nouvelles, s'il a disparu en mer, par les veuves, orphelins, ascendants ou tuteurs revendiquant de son chef une pension ou un secours (1).

Les pensions d'infirmité, les pensions de veuve et les secours aux orphelins ou ascendants sont accordés, suivant la procédure en vigueur, pour la concession de la pension dite « demi-solde ». L'indemnité journalière est accordée sans délai, par décision de l'administrateur du quartier, sauf recours au ministre de la Marine, et pour une durée maxima de quatre mois.

Après un délai de quatre mois, l'indemnité peut être transformée, par décision du ministre, en une indemnité renouvelable de six mois en six mois après visite. Au bout de trois ans, l'indemnité est supprimée ou convertie en une pension d'infirmité.

d) *Dispositions diverses.* — L'article 22 ordonne que les fonds de la caisse de prévoyance seront employés en rentes sur l'État ou valeurs du Trésor et en obligations garanties par l'État.

Les articles 23 et 24 déterminent les conditions dans lesquelles les pensions et secours seront inscrits dans un grand livre spécial, et dans lesquelles seront payés les arrérages des pensions de secours.

1. Les justifications à produire dans tous ces cas sont énumérées dans le décret du 14 avril 1906, portant règlement d'administration publique.

L'article 25 prescrit la radiation des pensions et secours, après trois ans de non réclamation des arrérages.

L'article 28 décide que la caisse de prévoyance supporte les dépenses spéciales d'administration qu'entraîne son fonctionnement, mais que les frais de personnel et de matériel, concernant le service central à Paris, ne pourront dépasser 1 o/o des ressources moyennes de la caisse, durant les trois années précédentes de son fonctionnement.

§ 3. — PRÉVENTION DES ACCIDENTS

Il nous reste à mentionner, dans le domaine de la législation française sur l'assurance-accidents, les textes suivants (1), relatifs à la prévention des accidents à bord des navires :

Décret du 1^{er} décembre 1893 sur l'arrimage des marchandises à bord des navires ;

Décret du 26 juin 1903 sur les moyens de sauvetage réglementaires à bord des navires ;

Loi du 17 avril 1907 concernant la sécurité de la navigation maritime et la réglementation du travail à bord des navires de commerce (y compris le franc-bord) ;

Décrets des 20 et 21 septembre 1908, modifiés par

1. Voir aux Annexes.

les décrets des 2 mars et 10 avril 1909, et du 4 août 1910, pour l'application de la loi de 1907 ;

Instruction ministérielle du 17 mai 1909.

SECTION III

INSTITUTIONS DE PRÉVOYANCE EN FAVEUR DES INVALIDES ET DES SURVIVANTS

La France peut revendiquer la gloire de posséder, en la caisse des invalides, une des plus anciennes, sinon la plus ancienne institution créée par un État pour assurer aux gens de mer les ressources nécessaires à leur existence, lorsque l'âge et la fatigue les rendent impropres au service actif, et pour remédier, dans la mesure du possible, à la détresse des veuves et des orphelins.

§ 1. — HISTORIQUE

La caisse fut créée par Colbert en 1673, et reçut à peu près son organisation actuelle par la loi du 13 mai 1791. En 1810, elle perdit son autonomie et fut réunie au Trésor public, mais elle redevint indépendante en 1816 et ne cessa plus de l'être ; aujourd'hui encore, sa comptabilité forme un budget annexe au budget général de l'État, voté en même temps que la loi de finances et rattaché au budget du ministère de la Marine.

Outre sa fonction propre, la caisse est chargée

de gérer, mais par comptes séparés, la caisse des gens de mer (depuis 1782), la caisse des prises (depuis 1778) et la caisse de prévoyance des inscrits (depuis 1898). Avant 1885, elle avait même la charge du service des pensions du personnel militaire et civil du département de la marine.

Les lois et décrets qui, depuis 1791, se sont occupés de la caisse des invalides, forment une longue énumération. Nous nous bornerons à mentionner, comme la plus considérable parmi les lois récentes, celle du 14 juillet 1908, car elle règle actuellement les importantes matières suivantes : droits à la pension ; versements et prestations à la caisse, et contient des dispositions sur le paiement des pensions, les réclamations, le sort du personnel non inscrit, etc.

§ 2. — LÉGISLATION ACTUELLE

A. — *Quels sont les bénéficiaires?* — Ont droit à pension :

1° Les inscrits maritimes âgés de cinquante ans, et ayant accompli trois cents mois de navigation depuis l'âge de treize ans ou depuis leur naturalisation. Toutefois, la condition d'âge peut faire l'objet d'une dispense en cas d'infirmités évidentes et constatées, mettant l'inscrit dans l'impossibilité de naviguer (art. 1^{er}, loi de 1908);

2° Les veuves d'inscrits âgées de quarante ans et

mariées depuis deux ans avant le décès ou la cessation des services du mari, lorsque le mari est mort titulaire d'une pension de demi-solde, ou avait accompli lors de son décès trois cents mois de navigation. Ont également droit à la pension, les veuves d'inscrits âgées de moins de quarante ans, ayant un ou plusieurs enfants, et réunissant les mêmes conditions.

En cas de mariage ou de divorce s'appliquent les règles suivantes : *a*) la femme divorcée ou celle contre laquelle a été prononcée la séparation de corps n'a jamais droit à pension ; *b*) en cas de remariage, la femme perd son droit à la pension, si le dernier mari est lui-même pensionné de l'État, de la caisse des invalides ou de la caisse de prévoyance, ou s'il acquiert l'une des mêmes pensions postérieurement au mariage ; si le dernier mari vient à décéder sans laisser à sa femme un droit à pension, ou s'il y a divorce ou séparation de corps, la femme antérieurement pensionnée recouvre ses droits antérieurs (art. 8) ;

3° Les veuves et orphelins d'inscrits lorsque les enfants sont âgés de moins de seize ans, la pension prévue pour la veuve se partageant également et par tête entre les enfants et la veuve (cette dernière ayant droit à deux parts). Lorsqu'un enfant vient à décéder avant l'âge de seize ans, sa part vient accroître celle de la mère (art. 9) ;

4° Les enfants d'un inscrit décédé lorsque leur mère vient à mourir ou est déchue de ses droits à la pension. Le montant accordé à ces enfants est égal au total d'une pension de veuve, et la part d'un enfant atteignant l'âge de seize ans vient accroître celle des autres enfants;

5° Enfin, pour le personnel navigant et non inscrit (agents du service général), la loi de 1908 prévoit la constitution par l'administration de la marine, pour chaque individu de ce personnel, d'un livret de retraites sur la caisse nationale des retraites pour la vieillesse. Ce livret est alimenté par des versements égaux à ceux qui sont imposés aux inscrits et aux armateurs pour l'alimentation de la caisse des invalides (art. 29).

B. — *Droits et avantages conférés aux bénéficiaires.* — Les pensions peuvent être divisées en deux catégories : 1° les pensions entières (comprenant elles-mêmes un maximum et un minimum, suivant qu'elles comportent ou non des suppléments); 2° les pensions proportionnelles.

1° *Pensions entières.* — Elles sont fixées d'après le tarif suivant :

TABLEAU ANNEXÉ A LA LOI DU 14 JUILLET 1908

Désignation	Min. avant 60 ans	Suppl. pour services à l'État	Suppl. d'inval. à 60 ans	Suppl. pour 180 mois de nav.	Maximum	Veuves et Orphelins
	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
1 ^{re} Catég. : Capitaines au long cours avec brevet supérieur	1000	5 p. mois max. 120	250	60	1430	680
2 ^e Cat. : Capit. au long cours avec brevet ordinaire. Mécaniciens de 1 ^{re} classe.	900	id.	220	60	1300	620
3 ^e Cat. : Maîtres au cabotage avec brevet supérieur.	700	4 p. mois max. 96	204	60	1060	500
Officiers de la marine marchande.						
4 ^e Cat. : Maîtres au cabotage avec brevet ordinaire.						
Patrons brevetés d'Islande et de Terre-Neuve ayant 8 ans de commandement.	600	id.	176	60	932	440
Mécaniciens de de 2 ^e cl Pilotes.						
5 ^e Cat. : Patrons brevetés d'Islande, n'ayant pas 8 ans de commandement ou patrons non brevetés de Terre-Neuve ayant 8 ans de commandement, etc.	500	id.	170	60	826	380
Maîtres et Officiers marinières.						
6 ^e Cat. : Patrons à la pêche, aubornage, au pilotage, quartiers maîtres.....	400	id.	140	60	696	320
7 ^e Cat. : Inscrits ne figurant dans aucune des catégories ci-dessus.....	360	id.	120	60	636	290

2° *Pensions proportionnelles.* — L'article 11 de la loi de 1908, qui les concerne est conçu comme suit :

« Les inscrits maritimes réunissant au moins cent quatre-vingt mois de services prévus aux articles 2, 3, 4, dont au moins cent sur des bâtiments de commerce, de pêche ou de plaisance, qui en raison d'infirmités évidentes reconnues, se trouvent dans l'impossibilité définitive de naviguer, ont droit à une pension proportionnelle dont le taux est fixé par chaque mois de service admis dans la liquidation de la pension, à raison de 1/300^e de la pension entière minimum, augmenté, s'il y a lieu, des suppléments et majoration prévus par les paragraphes 4, 5, 6 de l'article 6 (ces paragraphes fixent les majorations et suppléments figurant sur le tarif des pensions entières).

» ... Les veuves et orphelins des marins morts titulaires d'une pension proportionnelle ont droit à une pension ou à un secours annuel égal à la moitié de ladite pension proportionnelle... » La pension proportionnelle ne peut se cumuler avec une pension ou allocation accordée sur les fonds de la caisse de prévoyance. Elle est supprimée en cas de navigation professionnelle ultérieure.

Avantage ne figurant pas au tarif. — Il est alloué aux titulaires d'une pension ou d'une pension de veuve, pour chacun de leurs enfants âgés de moins de treize ans, un supplément de 4 francs par mois (art. 12).

Cumul. — La pension sur la caisse des invalides ne peut se cumuler avec aucun traitement ou aucune pension militaire ou à forme militaire. En revanche, elle peut se cumuler avec une indemnité du ministre de la Marine non sujette à retenue, ou bien avec un traitement civil ou une pension civile, mais dans ces deux derniers cas, seulement si aucun service civil n'a été admis dans le calcul de la pension sur les invalides. Une veuve ne peut cumuler deux pensions sur la caisse des invalides, mais elle peut opter entre les deux : elle peut également cumuler la pension sur les invalides avec une pension civile ou militaire, ou avec un traitement civil (art. 24).

Paiement des pensions. — La pension est due :

1° A partir du jour où l'intéressé a accompli trois cents mois réglementaires de navigation, s'il est âgé de plus de cinquante ans, ou à partir du jour où il est âgé de cinquante ans, s'il a parfait antérieurement ses trois cents mois de navigation ;

2° En cas d'infirmités évidentes et à moins de cinquante ans d'âge à partir du 1^{er} janvier de l'année pendant laquelle la pension est concédée ;

3° A partir du jour où est concédée une pension proportionnelle ;

4° Pour les veuves et orphelins, du jour du décès (ou du lendemain de ce jour) du mari ou du père.

Le paiement des arrérages est suspendu par suite de la condamnation du titulaire à une peine afflictive ;

ces arrérages sont alors versés à la femme ou aux enfants mineurs. Il en est de même lorsque survient un autre motif d'incapacité.

Les pensions sur la caisse des invalides sont incessibles et insaisissables.

C. — *Ressources de la caisse.* — La caisse est alimentée en premier lieu par des versements effectués d'une part par les inscrits et d'autre part par les armateurs.

a) *Versements des inscrits.* — On peut distinguer de ce chef, deux catégories :

1° Les inscrits naviguant au long cours, au cabotage ordinaire ou à la grande pêche (ou pratiquant toute navigation pouvant s'assimiler à l'un des trois) sont soumis à une retenue de 5 o/o sur la totalité de leur salaire ;

2° Les inscrits engagés au profit (1) pour le cabotage et ceux qui naviguent au bornage ou à la petite pêche ou embarqués sur bateaux-pilotes (mais non pas les pilotes), ont à verser mensuellement à la caisse des invalides les sommes fixées ci-après :

1. On entend par inscrits engagés au profit ceux qui n'ont pas un salaire fixe, et par suite ne pourraient pas payer un tant o/o de ce salaire : ils sont payés en effet par une participation au bénéfice.

Désignation des catégories	Marins engagés au profit pour le cabotage	Marins pratiquant le bornage ou la petite pêche ou embarqués sur bateaux pilotes
	fr.	fr.
Marins de la 1 ^{re} cat. du tarif des pensions.....	7	6
Marins de la 2 ^e catégorie....	6	5
» 3 ^e »	5	4 50
» 4 ^e »	4 50	4
» 5 ^e »	4	3 50
» 6 ^e »	3 50	3
7 ^e Matelot.	2 50	1 50
8 ^e Novice.....	1 25	0 75
9 ^e Mousse.....	0 50	0 50

b) *Versements de l'armement.* — Ici encore nous trouvons deux catégories également :

1° Les propriétaires ou armateurs de navires ou bateaux armés pour toutes les sortes de navigation, y compris la navigation de plaisance, sont tenus de verser à la caisse des invalides une prestation égale aux trois cinquièmes des sommes dues par les personnes qu'ils emploient ;

2° Les propriétaires ou armateurs des bâtiments de toute sorte sont en outre tenus de verser une prestation égale à 8/100 des salaires ou profits pour tout marin étranger embarqué à bord de leurs navires, sauf s'ils peuvent prouver que l'enrôlement

a eu lieu dans un port étranger, alors qu'il était impossible d'enrôler des Français.

c) *Autres ressources de la caisse des invalides.* —

Mais la caisse n'est pas alimentée seulement par les versements des armateurs et des inscrits. Elle s'est vue attribuer toute une série d'autres ressources nombreuses et variées parmi lesquelles nous ne retiendrons que les suivantes :

1° Subside annuel de l'État;

2° Revenus de dons et legs;

3° Solde entière des déserteurs de la marine militaire et moitié de la solde (ou le tiers en cas de mariage) des déserteurs de la marine du commerce;

4° Les résidus des débris et naufrages non réclamés pendant trente ans;

5° Produit de diverses amendes (celles prévues par les lois maritimes);

6° Prélèvement sur les primes à la marine marchande, etc.

Telles sont les principales dispositions de la loi française que nous avons tenu à rapporter : Elles nous permettront de mieux nous rendre compte de la valeur du système allemand et de constater que, sur beaucoup de points, les institutions françaises semblent avoir l'avantage sur l'organisation allemande.

Cette étude critique va faire l'objet de notre dernier chapitre, auquel nous arrivons maintenant.

CHAPITRE VI

ÉTUDE CRITIQUE DU SYSTÈME ALLEMAND COMPARÉ AU SYSTÈME FRANÇAIS

Nous avons indiqué, au cours des précédents chapitres, les dispositions qui régissent l'assurance des gens de mer en Allemagne ; nous en avons montré le fonctionnement, avec, à l'appui, les statistiques que nous avons pu nous procurer.

Nous voudrions ici dégager, dans une vue d'ensemble, les principes essentiels de l'organisation allemande, en la rapprochant des institutions de la loi française, et en indiquant les résultats obtenus pour essayer de donner ensuite une appréciation générale.

SECTION PREMIÈRE

COMPARAISON DES SYSTÈMES ALLEMAND ET FRANÇAIS

Nous allons rappeler les idées maîtresses de ces deux systèmes, en ce qui concerne :

1° L'assurance-accidents ;

- 2° La prévention des accidents ;
- 3° L'assurance-invalidité et vieillesse, et secours aux veuves et orphelins.

§ 1. — ASSURANCE-ACCIDENTS

A. — Une première idée paraît devoir nous retenir tout d'abord : c'est le caractère purement patronal de toute l'organisation de la *Seeberufsgenossenschaft*, tant au point de vue des charges financières que de l'administration.

On a cru juste, en Allemagne, de faire supporter par l'employeur seul les charges de l'assurance. Cette idée est si nette qu'il est interdit au patron, avec sanctions pénales à l'appui de cette interdiction (1), d'essayer de faire participer l'employé au paiement de la cotisation.

Cette interdiction semble partir sans doute d'une théorie d'apparence socialiste. Mais il ne s'agit là que d'un socialisme voulu, l'État allemand ayant la prétention de se mettre à la tête du mouvement ouvrier pour, à la vérité, tenter de le maîtriser à sa guise.

Comme conséquence et comme compensation de l'obligation, qui leur est faite de fournir à l'assurance les ressources dont elle a besoin, on a confié également aux seuls employeurs le soin de l'organiser et

1. Voir ci-dessus, p. 47.

de la diriger, et cela ne va pas sans entraîner quelques inconvénients.

La Seeberufsgenossenschaft est notamment, aux dires des assurés, peu disposée à payer les indemnités, cherchant à s'en dispenser, lorsqu'elle le peut, ou au moins à verser la somme la moins élevée possible ; ce qui peut se faire, sinon directement, puisque le calcul est établi légalement, du moins indirectement en classifiant, par exemple, dans une catégorie inférieure, la suite d'un accident déterminé, ou en appréciant trop faiblement une capacité partielle.

C'est en effet la Seeberufsgenossenschaft qui aura à payer les indemnités ou pensions allouées.

Sans doute, les droits de l'assuré paraissent bien sauvegardés, puisqu'il existe une voie de recours devant le Conseil d'arbitrage, c'est-à-dire devant une juridiction dans laquelle apparaît l'élément ouvrier (1).

Mais le Conseil d'arbitrage lui-même semble trancher les litiges dans un sens favorable à la Seeberufsgenossenschaft (2).

La preuve en est que sur 83 pourvois formés en

1. Voir ci-dessus, p. 26.

2. Voir ci-dessus page 177, sur 290 appels ayant eu lieu en 1908, 179 décisions furent confirmatives des décisions du comité directeur, 18 ont été modificatives, les autres appels ayant été retirés ou réglés amiablement.

1908 contre ses décisions, 78 l'ont été par des assurés (1), mécontents de la sentence du conseil d'arbitrage.

On conçoit dès lors que cette faculté d'appel ou de pourvoi ne constitue qu'une garantie un peu illusoire ; les intéressés semblent l'avoir compris eux-mêmes : ils font, en réalité, très peu usage des voies de recours.

Si l'on se reporte aux statistiques de 1908, on constate que sur 3.158 accidents, 291 seulement ont donné lieu à indemnité.

Sans doute, nous avons donné (2) une explication de cette disproportion apparente : il n'en reste pas moins vrai qu'un grand nombre d'accidents, qui vraisemblablement auraient pu motiver une indemnité, n'ont pas été retenus par le comité directeur, et que par conséquent de nombreux assurés ont dû être insatisfaits ; cependant ils n'ont point fait appel, craignant sans doute de perdre inutilement leur temps.

En France, le système est tout différent.

La caisse est alimentée à la fois par les patrons et par les salariés appelés à en bénéficier (3), et sa gestion appartient, comme nous l'avons dit (4), au ministre de la Marine, avec le concours des agents ayant l'administration de la Caisse des invalides de

1. Voir ci-dessus, p. 178. En 1909, 130 dont 108 par les assurés.

2. Voir ci-dessus p. 164.

3. Voir ci-dessus p. 309 et 310.

4. Voir ci-dessus p. 318.

la marine, c'est-à-dire à des personnes désintéressées.

A un double point de vue, et à propos de cette première idée d'organisation patronale ou mixte, nous pensons que le système français est préférable.

D'une part, il est bon que les assurés se rendent compte qu'il faut faire un sacrifice présent pour garantir un risque à venir ; c'est là une question d'éducation morale qui nous paraît avantageusement résolue par la loi française. Au surplus, malgré l'interdiction faite aux patrons dans la loi allemande, de retenir sciemment sur le salaire de l'assuré tout ou partie de la cotisation, n'est-il pas à peu près certain, au point de vue économique général, que cette nécessité pour le patron, de verser seul une cotisation, influe sur le salaire qu'il est disposé à accorder à son employé ? Dès lors, le résultat final, c'est-à-dire le salaire reçu en fait par le marin, étant le même, soit que le patron paie seul, soit que l'assuré paie une quote-part, nous préférons le système français, pour la raison éducatrice que nous avons signalée.

D'autre part, l'administration de la caisse française appartenant à des personnes qui ne supporteront pas les conséquences des décisions favorables aux assurés, ceux-ci paraissent devoir trouver dans notre système des garanties plus grandes d'impartialité.

B. — Signalons en ce qui concerne encore l'organisation générale de l'assurance allemande, la division

particulière du système allemand, de l'assurance en six sections, ayant une très grande autonomie.

Cette division s'explique par le désir d'alléger la tâche du pouvoir central, et de faciliter les solutions des multiples questions dont s'occupe cette assurance : à cet égard, et quoiqu'elle constitue une légère atteinte à la concentration qu'on voulait réaliser par la création de la *Seeberufsgenossenschaft*, seule assurance allemande dont l'action s'étende à tout l'empire, cette décentralisation n'est pas critiquable. Il n'en est peut-être pas de même au point de vue financier.

Si l'on se reporte en effet aux données statistiques, on constate, d'une part, que certaines sections sont déficitaires alors que d'autres sont en excédent (1), et d'autre part que l'unité de cotisation par mark de salaire varie avec les sections (2).

Il résulte de cette situation financière, particulière à chaque section, qui s'explique comme nous l'avons montré (3), par les modifications subies dans ces dernières années par le commerce maritime, que les sections riches paient le déficit des sections pauvres.

Ne semble-t-il pas, alors, qu'il eût mieux valu ne faire qu'une masse des sommes à percevoir et à

1. Voir ci-dessus, p. 173.

2. Voir ci-dessus, p. 79.

3. Voir ci-dessus, p. 173.

recueillir, ce qui aurait eu l'avantage de ne pas montrer autant aux sections favorisées la part qu'elles sont obligées de supporter dans les charges de leurs voisines.

Il n'y a rien d'analogue à ce sectionnement dans la législation française, et après ce que nous venons de dire, cela constitue même plutôt un avantage.

C. — Abandonnant l'organisation générale, nous allons arrêter notre attention sur les systèmes employés en Allemagne et en France, pour calculer les pensions à allouer aux assurés et fixer les cotisations.

Dans les deux législations, ces deux points sont en principe liés l'un à l'autre. Il paraît juste, en effet, d'une part que la pension soit établie d'après le salaire que recevait l'assuré, et d'autre part que la cotisation (qu'elle soit versée par les seuls patrons comme en Allemagne, ou par les patrons et les assurés comme en France) soit proportionnée à ce même salaire.

Cette idée d'un rapport entre le salaire, la cotisation et la pension étant identique dans les deux pays, le procédé pratique pour y donner satisfaction y est très différent.

En Allemagne, nous avons à relever les points suivants :

1° Le chiffre global des cotisations à percevoir varie chaque année : il est déterminé en effet d'après

le système de la répartition, auquel s'adjoint, mais dans une proportion assez faible, celui de la capitalisation pour la constitution du fonds de réserve.

2° La cotisation est déterminée d'après les listes de salaire moyen, ce salaire étant fixé par le chancelier de l'Empire, d'après des règles fixes que nous avons rapportées en leur temps (1) et qui permettent d'obtenir l'unité de cotisation par mark de salaire (2).

3° Cette unité de cotisation par mark de salaire varie, comme nous l'avons vu, avec les sections (3).

4° L'indemnité dont le principe et la base résultent du forfait prévu dans les statuts, et qui est variable selon les suites de l'accident (4) est évaluée à tant o/o du salaire moyen.

On voit donc l'importance du rôle joué par le salaire moyen, et comment sa fixation par le chancelier de l'Empire constitue pour celui-ci une prérogative importante; ce mode de fixation combiné avec l'application de la loi vient atténuer, dans une assez large mesure, l'inconvénient d'un système purement patronal, en ne laissant au comité directeur que des moyens détournés pour ne pas accorder les indemnités dues, ou pour en atténuer le montant.

Dans la législation française, au contraire :

1. Voir ci-dessus p. 71 et ss.

2. Voir ci-dessus p. 70 et 178.

3. Voir ci-dessus p. 79.

4. Voir ci-dessus p. 47 et suivantes.

1° Il n'est pas question de salaire moyen : la cotisation des participants est déterminée suivant un tant o/o du salaire (1).

2° En cas d'insuffisance des ressources normales, il y est pourvu par des avances de l'État.

3° Le taux des pensions est fixé d'après un tarif annexé à la loi (2).

L'avantage serait peut-être ici, en théorie, et en faisant abstraction du taux des pensions sur lesquelles nous reviendrons (3), au système allemand.

La caisse est toujours certaine d'avoir dans ce système, les ressources suffisantes. Il n'en est pas de même en France : et le législateur l'a bien senti puisqu'il a prévu (4) qu'en cas d'insuffisance des ressources normales, le déficit serait comblé par « des avances de l'État non productives d'intérêt, et remboursables sur les ressources ultérieures ».

Il y a là pour l'État un aléa assez considérable ; car rien ne prouve que la caisse pourra le rembourser avec « les ressources ultérieures ».

En revanche, la part contributive des patrons est stable, et ceux-ci ne risquent pas de voir augmenter les cotisations d'année en année, comme dans l'organisation allemande.

1. Voir p. 310.

2. Voir p. 313 et 314.

3. Voir ci-dessous p. 342.

4. Loi du 25 décembre 1905, article 2.

Malgré cela, il nous paraît plus naturel et d'une meilleure politique financière et sociale de demander à la caisse de subvenir, à elle seule, à ces charges, et de ne pas faire appel au budget de l'État : on ne saurait trop réagir, en effet, contre cette tendance de notre époque, de sans cesse recourir aux ressources générales du pays pour faire face aux besoins particuliers.

D. — Si de l'organisation financière, nous passons à la comparaison des taux moyens des pensions allouées en cas d'accident, nous constatons que celle-ci est tout à l'avantage du système français.

En nous reportant en effet aux renseignements fournis par le rapport de la Seeberufsgenossenschaft de 1909, nous trouvons qu'en 1908 la moyenne des pensions payées a été de M. 186,5 (233 fr.) pour les blessés, de M. 206,5 (257 fr.) pour les veuves, et de M. 183,8 (129 fr.) pour les orphelins (1).

En France, le tarif fixé par la loi de 1905 et que nous avons reproduit (2) est bien plus élevé ; dans la dernière classe la pension d'infirmité du premier degré est de 600 francs, celle du deuxième degré de 390 francs, celle des veuves ou orphelins de 300 fr.

Nous ne pouvons pas faire la comparaison des

1. Ces chiffres résultent de ceux donnés page 171 : nous trouvons en effet qu'il a été payé M. 466.183 à 2.506 blessés, M. 263.495 à 1.274 veuves, et M. 257.412 à 1400 orphelins.

2. Voir ci-dessus p. 314.

frais qui incombent aux assurés pour obtenir ces pensions respectives. On pourrait bien en effet calculer ce que payent chaque année les marins français ; mais il n'en peut-être de même pour les Allemands, puisque ce sont les patrons qui supportent seuls l'assurance, et qu'il peut tout au plus en résulter une baisse générale des salaires sans qu'on puisse exactement apprécier cette baisse.

D'ailleurs, ce n'est pas seulement dans les chiffres des pensions que la loi française est plus favorable aux assurés.

Si nous entrons dans le détail de l'application des avantages conférés à ceux-ci, nous pouvons remarquer que la législation française est plus généreuse que l'allemande.

Nous citerons, à titre d'exemples, les cas suivants :

1^o En Allemagne, la veuve d'un assuré, titulaire d'une pension, perd, si elle se remarie, son droit à la pension ; on lui fait un règlement définitif égal à 60 o/o du salaire moyen, c'est-à-dire trois ans de pension (1).

En France, elle conserve sa pension (2) ;

2^o En Allemagne, l'amélioration qui survient dans l'état du titulaire d'une pension peut entraîner une

1. Voir ci-dessus p. 53.

2. Voir p. 312.

diminution de celle-ci pension (1), et la Seeberufsgenossenschaft, qui a tout intérêt à cette modification, peut prescrire au bénéficiaire (2) et ce, avec menaces du retrait provisoire de la pension, un nouveau traitement pour essayer d'obtenir une augmentation de sa capacité de travail, et demander ultérieurement, en cas de réussite du traitement, une nouvelle fixation de la rente.

En France, l'amélioration constatée dans l'état du titulaire ne peut entraîner une diminution de pension (3).

A ce point de vue encore notre législation paraît préférable.

§ 2. — PRÉVENTION DES ACCIDENTS

En Allemagne, elle tient, nous l'avons vu, une très grande place : les règlements allemands sont très minutieux et s'occupent des moindres détails.

En France, nous sommes entrés également dans cette voie : la prévention des accidents a fait l'objet de décrets récents, notamment celui du 20 septembre 1908, pris en exécution de la loi du 17 avril 1907 sur la sécurité de la navigation.

Nous ne chercherons pas à faire ici de comparai-

1. Voir ci-dessus p. 62.

2. Voir ci-dessus p. 51.

3. Voir ci-dessus p. 312.

son : les textes français comme les textes allemands, et sensiblement dans la même mesure, cherchent aussi à tout prévoir. Mais leur valeur respective ne saurait être appréciée que par des techniciens ; nous nous abstiendrons donc de tout commentaire à cet égard.

Bornons-nous à constater que depuis l'application en Allemagne des règlements préventifs, il y a eu une diminution constante des accidents, diminution surtout très frappante des accidents mortels. On a vu plus haut (1) une statistique du pourcentage de ceux-ci, qui montre le chiffre du personnel maritime allemand doublant de 1888 à 1908, alors que le total des accidents mortels n'augmentait pas.

Le seul point que nous voulons faire remarquer est le suivant :

Tandis qu'en Allemagne ce sont les patrons, c'est-à-dire les intéressés, qui ont élaboré les dispositions préventives auxquelles ils doivent se soumettre, en France, c'est dans les lois ou les décrets que se trouvent ces prescriptions.

C'est peut-être à ce point de vue que le système allemand l'emporte sur le nôtre.

Il est certain, en effet, que les règlements aussi détaillés que ceux que nous avons résumés seront

1. Voir ci-dessus p. 166.

plus fidèlement observés, s'ils sont faits par ceux qui devront les subir, que s'ils sont promulgués, même après enquête auprès des armateurs, des inscrits, des autorités maritimes, etc., par un décret ou par une loi.

Le fait se produit en Allemagne. Nous n'avons relevé qu'un nombre relativement restreint de contraventions aux prescriptions préventives (1) ; cela est évidemment dû à la façon dont elles sont édictées ; mais il est certain aussi que le système financier de la Seeberusfs genossenschaft ne doit pas être étranger à ce résultat : les accidents se traduisant par une indemnité ou une rente à la charge des seuls patrons, ceux-ci ont un intérêt immédiat et facilement visible à les éviter, et il se rendent aisément compte qu'il est moins coûteux de multiplier, à bord des navires, les mains-courantes, les tôles protectrices, etc., que d'avoir à payer, pendant de longs mois, à la victime une pension d'invalidité, ou une pension à sa veuve ou à ses enfants.

Sous réserve de cette remarque, nous continuons à penser que la réglementation directe, par les intéressés eux-mêmes, des mesures préventives, paraît devoir donner d'excellents résultats.

1. Voir ci-dessus p. 198 et 200.

§ 3. — LA CAISSE INVALIDITÉ ET VIEILLESSE, ET ASSISTANCE
AUX VEUVES ET ORPHELINS

Nous n'avons à mentionner ici que trois points particuliers.

A. — Dans les deux systèmes, allemand et français, les employés contribuent avec les patrons à l'alimentation de la caisse.

Les Allemands en tirent la conséquence qu'ils auront une part de l'administration au même titre que les patrons (1).

En France, l'administration en est, ici comme pour la caisse d'assurance, confiée à l'État.

Nous sommes assez partisans du système allemand : du moment qu'il existe un contrôle suffisant de l'emploi des fonds, nous estimons qu'il est de bonne règle, au point de vue social, de laisser les intéressés diriger eux-mêmes les institutions qui les concernent. L'État doit donner sa protection à ces institutions, si elles présentent, comme dans le cas qui nous occupe, un intérêt public général ; il doit les soutenir, les contrôler, même les aider à leur début ; mais il ne nous paraît pas indispensable qu'il en ait, ou qu'il en conserve indéfiniment l'administration et la gestion.

1. Voir ci-dessus p. 223 et suivants.

Sa mission de surveillance est suffisante, et son rôle véritable ne devrait pas aller plus loin.

B. — En ce qui concerne les avantages conférés aux bénéficiaires, nous devons mentionner le grand développement donné en Allemagne au traitement curatif. Ici, comme dans l'assurance-accidents, on trouve qu'il vaut mieux guérir la maladie qu'avoir à en payer les conséquences, et placer quelques mois, dans un sanatorium, un marin prédisposé à la tuberculose, qu'avoir à lui payer longtemps une pension d'invalidité, ou à secourir ses proches pendant plusieurs années après son décès.

Toutefois on a peut-être, en Allemagne, exagéré cette idée, qui a entraîné des conséquences financières assez inattendues : on dépense tant pour guérir les accidents et les maladies (1) qu'il ne reste plus que des sommes insignifiantes pour indemniser ceux que le traitement a laissés malades et incapables de travailler.

C. — Si, des principes, nous passons aux résultats obtenus, une rapide comparaison semble tout à l'avantage de nos institutions.

Tout d'abord, sur le point le plus important, celui de l'efficacité de l'aide créée par le législateur, nous pouvons constater avec satisfaction que le taux de la

1. Nous avons relevé ci-dessus, p. 298, les moyennes : celle du traitement curatif est de 438 marks, celle de la pension d'invalidité est de 198 marks.

pension française est très notablement supérieur à celui de la pension allemande ; puisque ce dernier est de 198 marks, soit moins de 250 francs (1), alors qu'en France, la pension la plus fréquente, celle de l'inscrit de septième catégorie, est de 360 francs (2) au minimum (lequel est l'exception) et de 636 francs au maximum (lequel est presque toujours la règle).

D'autre part, la pension de vieillesse peut être servie en France à partir de cinquante ans (3) ; en Allemagne, il faut attendre soixante-dix ans accomplis (4).

C'est un âge beaucoup trop avancé pour un métier aussi rude que celui de marin.

Enfin, la pension française de demi-solde est servie avec libéralité, et d'après des règles simples, qu'on peut en somme ramener à une seule, celle de trois cents mois de navigation ; en Allemagne, au contraire, le calcul de la pension est soumis à des règles assez compliquées, qui rendent les conditions d'obtention difficiles ; et à cet égard il est remarquable de constater que sur un personnel de plus de 66.000 marins, il n'a été accordé en Allemagne, en deux ans, que 105 pensions d'invalidité et 2 pensions de survivants, dont l'une de 65 marks à la

1. Voir ci-dessus, p. 298.

2. Voir ci-dessus, p. 326.

3. Voir ci-dessus, p. 323.

4. Voir ci-dessus, p. 241.

veuve d'un pilote, et une de 243 marks à une veuve et quatre orphelins.

Ces chiffres ont leur éloquence et suffisent à démontrer, à notre réelle satisfaction, que malgré la grande perfection technique de l'organisation allemande, notre antique caisse des invalides donne, jusqu'à présent, des résultats supérieurs à ceux que prônent nos voisins et leurs admirateurs.

SECTION II

CONCLUSION

Ayant ainsi rappelé les principes fondamentaux de l'assurance des gens de mer en Allemagne, et les ayant rapprochés de ceux de la législation française, nous voudrions donner une conclusion pratique à notre ouvrage.

Malheureusement, la chose n'est pas aisée.

Il est d'une part incontestable que, prise en soi, l'assurance ouvrière allemande ne peut éviter certaines critiques.

Les assurés reprochent en général, à la caisse, un manque d'empressement à donner, que semblent confirmer les statistiques spéciales à la Seeberufsgenossenschaft, et qui paraît-il est le fait commun, à peu près, à toutes les Berufsgenossenschaften.

La classe ouvrière estime également que les pensions allouées sont le plus souvent trop faibles.

De même, ce qui motive un de ses griefs les plus sérieux parmi ceux adressés au fonctionnement de

la caisse de l'assurance, c'est sa tendance à favoriser assez ostensiblement les assureurs au détriment des assurés : il est bien certain, en effet, que la *Seehrufsgenossenschaft*, entièrement composée de patrons, aura toujours un esprit patronal, qui diminuera un peu, *a priori*, l'impartialité des commissions chargées de fixer les indemnités, sans que la possibilité des appels devant le Conseil d'arbitrage, et des recours devant l'Office Impérial des Assurances, puisse entièrement compenser cet inconvénient.

Au moins on aurait pu, semble-t-il, tout en laissant la haute main à l'élément patronal, prévoir l'existence de sortes d'hommes de confiance, élus par les assurés, chargés de représenter ceux-ci auprès du comité directeur et de contrôler, dans une certaine mesure, la distribution des pensions ou allocations.

Enfin, à un autre point de vue, nous avons montré l'inconvénient du sectionnement qui détruit l'unité qu'avait voulu réaliser l'organisation d'une assurance maritime commune à toutes les côtes allemandes, concentrant toutes les ressources pour en tirer le meilleur parti.

Néanmoins et quoi qu'il en soit, sans s'exagérer l'importance de ces critiques, et en s'en tenant au point de vue allemand, il est certain que l'édifice de l'assurance ouvrière tel qu'il s'est constitué depuis 1881, est dans son ensemble une des plus belles

conceptions administratives et une des meilleures œuvres sociales des trente dernières années. Les Allemands en sont fiers, à très juste titre, et énumèrent avec un orgueil légitime toutes les nations qui ont pris leur œuvre comme modèle.

Nous ne pouvons prétendre, cependant, malgré les résultats plus que satisfaisants obtenus jusqu'à présent par la *Seeberufsgenossenschaft*, que l'assurance ouvrière, telle qu'elle est conçue par les Allemands, puisse être introduite de toutes pièces dans un autre milieu, et nous considérons même, qu'en certains cas, cette introduction ne pourrait être que néfaste. En effet, en matière de prévoyance sociale plus qu'en toute autre, il importe de tenir compte du tempérament, des traditions et des aspirations de chaque peuple ; c'est ainsi que le principe de l'obligation qui s'impose dans tel pays où le sens de l'épargne d'une part et l'esprit de mutualité d'autre part seront assez faibles, ne conviendrait pas du tout à tel autre peuple enclin de lui-même à utiliser les œuvres d'assurances.

En France, notamment, nous ne pensons pas que nous ayions beaucoup à prendre dans le système allemand : la comparaison que nous avons faite des deux systèmes le démontre surabondamment ; nous avons de vieilles institutions qui ont fait leurs preuves, auxquelles sont venues se joindre des organes de création récente, très suffisants pour les compléter.

Enfin, la théorie de la prévention de l'accident qui forme une des parties les plus intéressantes de l'organisation allemande est maintenant suivie en France. Nos prescriptions préventives des accidents, si elles sont édictées par des décrets et non par les intéressés eux-mêmes, comme en Allemagne, ont cependant le même objet que les prescriptions allemandes et semblent bien donner les mêmes résultats.

Il ne faut pas se dissimuler en outre que l'organisation des assurances, telle qu'elle fonctionne en Allemagne, est une cause de charges croissantes pour l'armement allemand.

Quoi qu'on en ait dit, nous ne pensons pas cependant que cela risque de le mettre en état d'infériorité vis-à-vis des armements étrangers.

En effet, en ce qui concerne l'assurance-accidents, supportée entièrement par l'armement, le montant le plus fort perçu par tête et par an a été de M. 22,01 en 1908, ce qui, en considérant cette somme comme un appoint au salaire, augmente celui-ci d'un peu plus de M. 1,83 par mois, soit un peu plus de 6 pfennigs par jour. Pour l'assurance-invalidité, l'assurance-vieillesse, et secours ou pensions aux veuves et orphelins, la charge est encore plus faible et elle est d'ailleurs partagée entre les armateurs et les assurés.

Dans la liste des charges supportées par les maisons d'armement (en 1903) (1), c'est la Hamburg

1. Nous n'avons pas les chiffres plus récents : les chiffres ci-

Amerika Linie qui figure pour le chiffre le plus fort, soit M. 19.840,04, ce qui est bien peu, si l'on considère le nombreux personnel de cette compagnie. Après la Hamburg Amerika Linie, la compagnie où les armateurs sont le plus imposés, est la Hamburg Sudamerikanische Damfschiffahrtsgessellschaft avec M. 3803; trois compagnies ou maisons d'armement seulement (y compris la précédente) ont plus de M. 3.000 à verser, deux plus de M. 2.000, et quatre plus de M. 1.000, soit un chiffre insignifiant, étant donné l'importance de ces compagnies ou maisons. La grande masse des armateurs n'a que quelques centaines de marks, souvent moins de 100 marks à verser, et pourtant la majeure partie des maisons qui figurent sur cette liste ont une réelle importance. Pour l'assurance invalidité-vieillesse, l'appoint qu'elle représente au salaire quotidien d'un marin est presque nul.

Dans ces conditions, il ne peut être question de voir, dans l'assurance, un facteur d'infériorité pour l'armement allemand vis-à-vis de l'armement étranger. Au contraire l'armement allemand, en consacrant annuellement à la prévoyance sociale quelques centaines de mille marks qui se fondent dans la masse des frais généraux, est allégé de bien des respon-

dessus doivent être augmenté de 15 o/o environ, le montant de l'assurance étant en 1903 de M. 19,39 par tête, alors qu'en 1908, il a été de M. 22,01.

sabilités et se débarrasse d'à peu près tous les litiges amenés par les accidents professionnels; en plus, il améliore son personnel et l'attache plus étroitement à son métier. Tous ces avantages, moraux ou matériels, constitueraient plutôt une supériorité qui compense largement les sacrifices consentis.

D'ailleurs et en général depuis bientôt vingt-trois ans que l'assurance ouvrière fonctionne en Allemagne, l'expérience acquise l'a fait accepter fermement et définitivement par la presque totalité des patrons et des assurés.

C'est la meilleure preuve que l'on peut donner de l'excellence relative de ce système.

Vu : le Doyen
CAUWÈS

Vu : le Président de la thèse,
PAUL BEAUREGARD

Vu et permis d'imprimer
Pour le Vice-Recteur de l'Académie de Paris
L'Inspecteur d'Académie

PRINGUET

BIBLIOGRAPHIE

a) *Textes législatifs et de Législation secondaire*

Loi du 30 juin 1900 modifiant l'ensemble des lois sur l'assurance-accidents (Reichs-Gesetzbl., n° 26, p. 335 à 535).

Loi du 30 juin 1900 sur l'assurance-accidents des gens de mer (Reichs-Gesetzbl., p. 716 à 773).

Loi sur l'assurance des invalides du 13 juillet 1869 (Reichs-Gesetzbl. p. 393).

Statut modifié de la Seeberufsgenossenschaft (Revidirtes Statut der Seeberufsgenossenschaft... édition de 1901).

Statuts de la Caisse d'Assurance d'Invalidité et d'Assistance aux veuves et orphelins de la Seeberufsgenossenschaft (publiés en 1906 ; titre allemand : Satzungen der Invaliden, Witwen und Waisen-Versicherungskasse der Seeberufsgenossenschaft).

Prescriptions pour la prévention des accidents à bord des vapeurs et des voiliers (édition 1909 : texte allemand : Unfallverhütungsvorschriften der Seeberufsgenossenschaft für Dampfer) Unfallverhütungsvorschriften der Seeberufsgenossenschaft für die Segelschiffe (voiliers naviguant hors du petit cabotage ;

même titre pour les voiliers naviguant au petit cabotage et au bornage).

Prescriptions concernant les cloisons étanches à bord des vapeurs (Wasser dichte Schotte, édition de 1907).

Prescriptions concernant le franc-bord (Vorschriften über den Freibord) et dispositions d'exécution pour ces prescriptions, édition de 1908).

b) *Ouvrages de doctrine*

ZORN. — Das Staatsrecht des deutschen Reichs, 1897 : l'assurance ouvrière, p. 179-241.

BIRKMEYER. — Encyklopædie der Rechtswissenschaft, p. 883.

HOLTZENDORFF. — 6^e édition (Encyklopædie des Rechts, p. 761-807.)

LABAND. — Manuel du Droit public allemand (Traduction française).

c) *Législation française*

Loi du 29 décembre 1905 sur la Caisse de Prévoyance des Marins français contre les risques et accidents de leur profession, avec le décret du 14 avril 1906. Augustin Challamel, Paris, 1906.

Instruction du 20 avril 1906 sur la Caisse de Prévoyance des Marins français. Augustin Challamel, Paris, 1906.

Décret du 1^{er} décembre 1893, sur l'Arrimage des marchandises à bord des navires.

Décret du 26 juin 1903, sur les moyens de sauvetage réglementaires à bord des navires.

(Les autres textes de loi français sont cités au chapitre V sur la législation française, p. 321.)

GUIRON (Maurice). — La Caisse nationale de Prévoyance des
Marins français. Thèse de Paris, 1906.

d) *Fonctionnement des Institutions allemandes d'assurance
des gens de mer*

Rapports administratifs (Verwaltungsberichte) de la Seeberufsgenossenschaft, années 1888 à 1909.

Rapports administratifs de la Caisse d'assurance-invalidité de
la Seeberufsgenossenschaft, années 1907 et 1908.

ANNEXES

ANNEXE I

LES AUTRES LÉGISLATIONS EUROPÉENNES

Il nous reste à donner, à titre de renseignements, quelques indications sur les mesures législatives prises par les États européens autres que l'Allemagne et la France en matière d'assistance aux gens de mer. Le cadre restreint de notre travail et la limitation inévitable de nos recherches ne nous permettent pas de soumettre ces mesures à un examen approfondi ; nous nous bornerons à reproduire les indications que nous avons puisées dans les rapports de la *Seeberufsgenossenschaft*, en signalant seulement les points suivants :

Aucun pays européen, en dehors de la France et de l'Allemagne, ne possède d'organisation d'assurance-invalidité et vieillesse et d'assistance aux survivants spéciale aux gens de mer. Quelques-uns,

comme l'Angleterre, le Danemark et l'Italie, admettent les gens de mer au bénéfice d'une organisation d'assistance ou de prévoyance commune à toutes les catégories de travailleurs invalides ou âgés ; dans quelques autres pays (Suède, Norvège, Espagne, Hollande, Autriche-Hongrie), cette organisation générale n'existe pas encore, mais est plus ou moins en voie de préparation ; dans tous les autres, il n'est pour le moment question ni d'organisation générale, ni d'organisation spéciale aux gens de mer.

Quant à l'assurance-accidents des gens de mer, elle est beaucoup plus répandue, et n'est inconnue qu'en Portugal, en Grèce, en Turquie, en Belgique, en Autriche et en Hongrie (où toutefois cette assurance est en voie d'organisation), et en Russie.

Dans tous les pays dont nous exposons la législation, existe l'assistance en cas de maladie, généralement organisée par les Codes de commerce de ces pays.

A. — GRANDE-BRETAGNE ET IRLANDE

1° *Assistance aux malades.* — En vertu du Merchant Shipping Act de 1906, l'armateur devra supporter les frais entraînés par le traitement et les soins médicaux, ainsi que par l'entretien du malade, dans le cas où le capitaine ou une personne de l'équipage

est blessé au service du navire ou est atteint d'une maladie interne, cela jusqu'à la guérison ou au décès, ou encore jusqu'au rapatriement du sinistré au port d'attache, et sans que l'armateur soit autorisé à opérer une retenue quelconque sur le salaire du malade ou du blessé.

L'armateur a la même obligation à l'égard de l'officier ou matelot congédié temporairement en raison de sa maladie, soit par crainte de la contagion, soit pour tout autre motif, et cela jusqu'à ce que l'homme congédié reprenne son service.

La loi stipule expressément que l'armateur n'a aucune obligation, s'il s'agit de maladies vénériennes, ou de maladies causées par la propre témérité ou la mauvaise conduite d'un marin.

Si une affection mise à la charge de l'armateur a pour issue un décès, l'armateur supportera également les frais éventuels de funérailles.

2^o *Assurances-accidents.* — La loi du 21 décembre 1909 dite Workmen's Compensation Act 1906, range les gens de mer anglais parmi les personnes assurées contre les accidents.

Lorsqu'un accident de service a pour conséquence la mort d'un marin et que celui-ci laisse des proches parents vivant uniquement de son salaire, la loi accorde, à côté des frais de funérailles prévus dans le Merchant Shipping Act, soit une somme d'argent équivalente à son gain, tant qu'il a été employé par le

même armateur pendant les trois ans qui ont précédé immédiatement l'accident, soit la somme de Lstg. 150, en tout cas, de toute façon, la plus élevée des deux sommes, sans que toutefois le montant définitif puisse dépasser Lstg. 300. Si la durée du travail du marin tué a été de moins de trois ans chez le dernier armateur, il faudra considérer comme montant de son gain en trois ans un montant égal à cent cinquante-six fois son salaire hebdomadaire moyen pendant le temps de son service effectif chez son dernier armateur.

Si un marin décédé des suites d'un accident laisse des proches qui ne vivaient qu'en partie de son gain, l'indemnité à payer à ces proches se montera à une somme qui sera fixée amiablement avec les proches ou qui, à défaut d'entente amiable, sera déterminée par des arbitres comme répondant aux dommages subis par les proches ; toutefois, le taux ainsi fixé ne devra en aucun cas dépasser celui des sommes auxquelles ont droit les proches d'un sinistré, qui tiraient leur entretien entier du gain de ce sinistré.

Dans tous ces cas, la revendication devra être présentée par les ayants droit dans un délai de six mois après l'avis de décès. Lorsqu'il n'y aura pas de proches remplissant les conditions exposées, l'obligation de l'armateur se réduit au paiement des frais de funérailles prévus par le Merchant Shipping Act. Les proches des marins étrangers employés sur des

navires anglais possèdent également un droit au paiement des indemnités énumérées plus haut.

Le Workmen's Compensation Act 1906 a abrogé, à l'égard des gens de mer et de leurs proches, la disposition du Merchant Shipping Act, qui restreint l'obligation de l'armateur en cas de perte d'une vie humaine à L. St. 15 par tonneau de cale ; par contre cette restriction reste toujours en vigueur à l'égard des tiers.

Si un accident a pour conséquence une incapacité de travail partielle ou totale du sinistré, il sera payé à celui-ci, pour la durée de l'incapacité, une rente hebdomadaire jusqu'à concurrence de 50 0/0 du salaire hebdomadaire moyen que le blessé touchait pendant les douze derniers mois qui ont précédé l'accident lorsqu'il travaillait chez le même armateur, Lorsque le sinistré n'occupait pas son dernier emploi depuis une année entière, la rente hebdomadaire se calcule d'après le salaire hebdomadaire moyen qu'il touchait pendant ce délai moindre. Mais, en aucun cas, ce salaire hebdomadaire ne doit dépasser le montant de L. St. 1. Aucun salaire hebdomadaire n'est dû pour le temps pendant lequel l'armateur supporte les frais du traitement et de l'entretien d'un marin blessé.

Toute rente hebdomadaire peut faire, à la requête tant de l'armateur que du blessé, l'objet d'un examen complémentaire, et peut être réduite ou augmentée,

en se basant sur le résultat de cet examen, dans les limites maxima fixées par la loi.

Si une rente hebdomadaire a été payée pendant au moins six mois, l'armateur peut être, sur sa requête, dégagé de son obligation par le paiement d'une somme globale.

Les maladies professionnelles sont traitées comme accidents subis en service.

L'assurance-accidents ne donne lieu à aucune retenue ou à aucun versement de la part des gens de mer. Les matelots étrangers figurant dans l'équipage d'un navire britannique bénéficient du Workmen's Compensation Act ; toutefois, abstraction faite du cas où l'incapacité de travail est démontrée durable, ils n'ont droit au paiement d'une rente hebdomadaire qu'autant qu'ils séjournent dans le Royaume-Uni.

Pour assurer l'exécution des obligations créées à l'armateur par l'assurance-accidents, tout navire peut, à la requête d'un intéressé, être retenu par ordre judiciaire, jusqu'à ce que l'indemnité due ait été versée ou jusqu'à ce qu'il ait été fourni caution de son paiement.

3° *Assurance-vieillesse*. — Le « Old Age Pensions Act 1908 » compte parmi ses bénéficiaires les gens de mer. N'ont droit à une rente de vieillesse, dont le montant maximum est de 5 shillings par semaine, que les personnes ayant soixante-dix ans accomplis

et ne disposant pas d'un revenu annuel minimum de L. 31,10, ceci abstraction faite de toute autre restriction. La loi ne s'applique pas aux étrangers.

Les fonds nécessaires au paiement de ces rentes, qui se montent à un chiffre total de 6 à 8.000.000 de L. St., sont accordés par le Parlement.

B. — DANEMARCK

1^o *Assistance aux malades.* — En vertu du paragraphe 90 de la loi maritime Danoise du 1^{er} avril 1892, l'armateur supporte les frais du traitement médical pour tout marin tombé malade ou blessé en service, et cela pour une durée de quatre semaines, lorsque le débarquement a lieu en Danemark ou dans un port étranger expressément prévu dans le contrat d'engagement, et pour une durée de huit semaines dans tous les autres cas. Les deux délais commencent à courir, lorsque le malade ou blessé a pu être régulièrement rayé du rôle par une autorité compétente, du jour de cette radiation, et en tous autres cas du jour où le navire a continué son voyage. Le marin malade ou blessé peut revendiquer son plein salaire jusqu'au jour où commence à courir le délai.

En cas de décès, le salaire est payable jusqu'au jour du décès, et l'armateur supporte les frais de funérailles.

Les frais de rapatriement d'un marin sont supportés par l'État lorsque le navire s'est perdu ou a été capturé par des pirates, ou a été condamné après avarie, ou a été déclaré de bonne prise en cas de guerre non connue du capitaine avant le départ du dernier port ; dans tous les autres cas, les frais de rapatriement sont supportés par l'armateur.

Toutes ces dispositions s'appliquent également au capitaine et aux officiers (§§ 64 et 66 de la loi militaire).

Il n'est rien dû lorsqu'il s'agit d'une maladie sexuelle ou d'une blessure ou maladie que le marin a contractée par sa faute lourde.

2° *Assurance-accidents.* — L'assurance-accidents est réglée par la loi du 1^{er} avril 1905 concernant l'assurance des gens de mer contre les suites des accidents dans le service de la navigation maritime, qui a beaucoup de points communs avec la loi allemande sur les accidents des gens de mer.

Cette loi s'applique à tous les navires danois qui, d'après leur jaugeage ont un tonnage brut de 20 tonnes et audessus. Sont exclus de cette application les navires de guerre, d'autres navires non enregistrés appartenant à l'État ainsi que les navires servant au service des chemins de fer ; toutefois une ordonnance royale peut décider que la loi sera totalement ou partiellement appliquée à des navires appartenant à l'État et non soumis à l'obligation de l'enregistrement

L'assurance s'étend à toutes les personnes appartenant au navire (y compris le capitaine) et dont le salaire fixe pour le service accompli à bord ne dépasse pas 2.400 couronnes par an. Les étrangers bénéficient de l'assurance. Sont également soumis à celle-ci les propriétaires de navires enregistrés de moins de 300 tonnes, pour le cas où ils commandent eux-mêmes leurs navires. Par contre, contrairement aux dispositions de la loi allemande, les personnes qui figurent comme passagers sur un navire n'ont pas droit à l'assurance par le fait que, moyennant réduction du prix de passage, elles accomplissent du service à bord et ont été inscrites pour ce motif sur le rôle de l'équipage. En concordance avec le droit allemand, le temps de rapatriement libre (voyage de retour) est compris dans l'assurance (§§ 66 et 98 de la loi maritime).

Tous les accidents survenant au cours du service à bord sont couverts par l'assurance. Sont également couverts par l'assurance tous les actes de service à terre ainsi que ceux qui sont accomplis dans le service entre la terre et le bord. Sont exclus de l'assurance les accidents que l'assuré a causés lui-même intentionnellement ou par imprudence grossière.

Si, par suite d'une blessure, un assuré n'est plus en état d'exécuter son travail, il lui est accordé d'abord, à dater du début de la quatorzième semaine, une indemnité journalière. L'obligation légale d'assis-

tance de l'armateur ne s'étendant qu'à quatre ou à huit semaines, il y a effectivement une période pendant laquelle le marin blessé est dépourvu de toute assistance.

Le montant de l'indemnité quotidienne est de 2 couronnes pour le capitaine, les officiers, les mécaniciens, les chefs stewards, les comptables et les assimilés ; il est de C. 1,50 pour les autres catégories de l'équipage.

L'indemnité cesse avec la fin de l'incapacité de travail ou par le décès du blessé, mais de toute façon la durée de son versement ne doit en aucun cas dépasser le délai d'un an à compter du jour où est survenu l'accident.

Si, de l'avis du conseil des assurances ouvrières, un accident a pour suite une incapacité de travail durable, le blessé a droit à une somme d'argent, versée une fois pour toutes et fixée d'après son salaire annuel. Si l'incapacité de travail est complète, cette somme se montera au sextuple du salaire annuel, toutefois avec la restriction qu'en aucun cas il ne sera versé moins de 1.800 couronnes ou plus de 4.200 couronnes. Si l'accident n'a causé qu'une incapacité de travail de durée partielle, l'indemnité à accorder se montera à une partie, calculée par rapport à l'importance de la diminution de la capacité de travail, de la somme que le blessé aurait reçue en cas de perte totale de la capacité de travail.

Il n'est pas versé d'indemnité pour une diminution de la capacité de travail n'atteignant pas 10 o/o.

Si l'accident cause la mort du sinistré, l'indemnité globale peut être revendiquée tout d'abord par la veuve, mais seulement sous la condition que le mariage a été contracté avant l'accident et n'a pas été, avant ce même moment, dissout par divorce. Si le sinistré ne laisse pas de veuve, le droit à l'indemnité passe à ceux de ses enfants qui étaient à sa charge lorsque l'accident a eu lieu. S'il n'y avait pas d'enfants, le conseil des assurances ouvrières décide à quelles autres personnes, se trouvant à la charge du sinistré au moment de l'accident, l'indemnité sera totalement ou partiellement attribuée. Le montant de l'indemnité due en cas de décès est du quadruple du salaire annuel du défunt, mais avec un minimum de 1.200 couronnes et un maximum de 2.800 couronnes. Si le défunt ne laisse qu'un ayant droit, le montant total est attribué à celui-ci; s'il existe plusieurs ayants droit, le conseil des assurances ouvrières décide de la répartition de l'indemnité entre eux. Si le défunt contribuait seulement à l'entretien des ayants droit, le montant de l'indemnité ne devra pas dépasser 800 couronnes pour chacun d'eux.

Les héritiers d'un étranger, non domiciliés en Danemark, aux Iles Féroë, en Islande, au Groenland ou dans les colonies danoises des Indes occiden-

tales, n'ont droit à l'indemnité que si le sinistré était citoyen d'un État dans lequel les héritiers des marins danois sont traités, quant au droit à indemnité, sur le même pied que les sujets dudit État.

Les assurés n'opèrent aucun versement pour l'assurance-accidents, dont les frais sont au contraire presque entièrement à la charge des armateurs. Ceux-ci sont tenus de se couvrir du risque résultant de l'obligation d'assurance en entrant dans une société de patrons à responsabilité réciproque (mutuelle) reconnue par le ministre de l'Intérieur, ou dans une société à responsabilité limitée. Lorsqu'une société d'armateurs à responsabilité limitée a été autorisée à se charger de l'assurance-accidents prévue par la loi, l'État lui fournit des subventions complémentaire pour couvrir en partie les primes des membres qui possèdent exclusivement des voiliers (exception faite des navires de plaisance). Cette subvention de l'État, qui ne peut être employée exclusivement qu'à la réduction des primes desdits membres, ne peut cependant pas dépasser la moitié des primes qu'auraient à payer ces membres sans l'intervention de la subvention, et ne peut en aucun cas dépasser le montant de 10 couronnes par an pour chaque personne assurée.

3° *Assurance-vieillesse*. — D'après la loi d'assistance aux vieillards en faveur des indigents intéressants non secourus par l'assistance publique (23 mai

1902), combinée avec la loi du 13 mars 1908 sur la même matière, le bénéfice de cette assistance s'étend aux gens de mer. A droit à un secours de vieillesse toute personne ayant les droits de citoyen danois et qui, après avoir accompli sa soixantième année, n'est plus en état de se procurer, pour elle-même ou pour ceux dont elle a complètement la charge, ce qui est nécessaire à l'entretien de la vie ou, en cas de maladie, ce qui est nécessaire au traitement médical. Mais le bénéfice de l'assistance à la vieillesse dépend encore de deux conditions préalables.

1° Celui qui demande le secours ne doit pas avoir été condamné pour une action le déshonorant dans l'opinion publique ; 2° son indigence ne doit pas être la conséquence d'actions par lesquelles il s'est privé lui-même de ses moyens d'existence en faveur de ses enfants ou d'autres personnes ; elle ne doit pas non plus avoir été causée par sa vie désordonnée ou par ses dépenses exagérées, ni avoir été produite autrement par sa faute ; 3° il doit avoir eu un domicile fixe en Danemark pendant les dix années qui ont précédé sa demande de secours (ce délai peut être exceptionnellement réduit par le conseil municipal), et il ne doit pas avoir été pendant ce temps condamné pour vagabondage et mendicité, ni avoir mené publiquement une existence qui ait été un scandale dans l'opinion générale. En outre, pendant les cinq

dernières années, il ne devra avoir reçu aucun secours d'assistance publique.

Le secours consiste dans l'octroi de ce qui est nécessaire à l'entretien de l'individu secouru et de sa famille, ainsi que des soins médicaux nécessaires en cas de maladie ; mais il peut être fourni aussi bien en nature qu'en argent et même, le cas échéant, être remplacé par le placement dans un asile spécial. Le secours est fourni au vieillard aussi longtemps que sa situation ne se modifie pas et qu'il ne commet pas d'action excluant d'elle-même le droit au secours de vieillesse.

Les frais nécessités par l'assistance à la vieillesse sont à la charge des communes et de l'État.

C. — SUÈDE

1^o *Assistance aux malades.* — Les dispositions concernant l'assistance aux malades sont contenues dans la loi maritime suédoise du 12 juin 1891, conçue, en général, dans le même esprit que la législation danoise.

Si le capitaine est atteint, sans qu'il y ait de sa faute, d'une maladie ou d'une blessure au cours de son service, l'armateur est tenu de supporter les frais entraînés par le traitement et l'entretien du malade, et cela non seulement pendant le temps que ce dernier est encore en service, mais encore pour

quatre semaines ultérieures, à dater du jour de la cessation de service. De même, jusqu'à ce jour, le capitaine a droit à son salaire ainsi qu'au rapatriement gratuit à son port d'attache. Toutefois, toutes ces revendications ont pour condition préalable l'absence de fautes propres de la part du capitaine quant à la maladie ou à la blessure qui l'a atteint.

Si une personne de l'équipage tombe malade ou est blessée, le capitaine a l'obligation de lui procurer à bord ou à terre les soins nécessaires. S'il s'agit d'une maladie devant entraîner une longue incapacité de service ou d'une maladie d'origine sexuelle, le marin peut être congédié immédiatement. En ce cas, si le navire est à l'étranger, le capitaine confiera le matelot à un consul suédois, ou bien, dans les villes où il n'existe pas de consulat suédois, il fera le nécessaire pour assurer au malade un traitement convenable.

Le matelot malade a droit à son salaire entier, lorsqu'il n'est pas congédié, pour toute la durée de sa maladie, et lorsqu'il est congédié, jusqu'au jour de sa radiation régulière du rôle, ou bien si cette radiation n'a pas lieu, jusqu'au jour où son navire continue le voyage. Il n'est fait d'exception que pour les cas où il s'agit d'une maladie sexuelle, ou ceux dans lesquels le matelot a causé sa maladie ou sa blessure par sa propre faute, cette faute devant être, contrairement aux dispositions concernant le capitaine, expressément caractérisée comme grossière. Dans ces cas,

l'armateur n'est nullement tenu de pourvoir aux frais de l'entretien et du traitement. Par contre, dans tous les autres cas, il doit supporter ces frais, toutefois avec la restriction que, si les soins sont donnés à terre, il n'est tenu d'en faire les frais que pendant quatre semaines comptées du jour auquel s'éteint le droit du matelot quant au paiement de son salaire. Si le malade ne peut être confié à un consul de Suède, et si par suite le capitaine est obligé de faire des avances pour le traitement d'un marin suédois à l'étranger, avances que l'armateur n'est pas tenu de supporter d'après les dispositions légales, l'armateur est autorisé à se faire rembourser par l'État les frais auxquels il a pourvu. Si la maladie se termine par la mort, l'armateur supporte aussi les frais d'enterrement.

Lorsque des marins suédois sont congédiés à l'étranger pour des blessures ou maladies leur donnant le droit d'être soignés aux frais de l'armateur, ils peuvent revendiquer leur rapatriement gratuit, ainsi que leur entretien gratuit, le tout au compte de l'armateur, jusqu'au port suédois le plus proche.

2° *Assurance-accidents, invalidité et vieillesse, et assistance aux veuves et aux orphelins.* — Il n'existe pas encore en Suède de loi organisant l'assurance des gens de mer contre les accidents, contre l'invalidité et la vieillesse ni de loi créant l'assistance aux veuves et orphelins des gens de mer.

Cependant, en 1900, à la suite d'une motion au

Parlement suédois concernant l'amélioration des pensions des gens de mer, le gouvernement avait chargé un comité d'examiner la question. Ce comité avait fait une enquête près de la Seeberufsgenossenschaft allemande, et avait soumis au gouvernement, le 15 novembre 1904, un projet de loi très motivé, traitant de tous les modes d'assurances énumérés plus haut. Mais le gouvernement suédois n'ayant pas terminé son enquête préparatoire, ce projet n'a pas été jusqu'à présent soumis au Parlement.

D. — NORVÈGE

1° *Assistance aux malades.* — La loi maritime norvégienne du 20 juillet 1893 reproduit presque textuellement, dans ses dispositions essentielles, les prescriptions de la loi maritime suédoise quant à l'assistance aux malades. Les divergences les plus importantes à signaler sont les suivantes :

a) Le matelot malade ou blessé perd son droit au salaire et au traitement gratuit, non seulement en cas de faute lourde de sa part, comme le prévoit la loi suédoise, mais dans tous les cas où existe sa faute propre ;

b) Le délai pendant lequel l'armateur est tenu de supporter les frais du traitement médical et de l'entretien en cas de soins donnés à terre, n'est de quatre semaines que si la mise à terre a lieu dans un

port norvégien, ou bien dans un port étranger où congé pouvait être donné en vertu du contrat d'engagement. Pour tous les autres ports étrangers, le délai est de douze semaines. L'un et l'autre délai (soit de quatre, soit de douze semaines) se calculent du jour de la radiation du rôle d'équipage ou du jour où le navire a continué son voyage ;

c) Le matelot mis à terre à l'étranger et ayant droit aux soins mentionnés plus haut, peut demander son rapatriement avec entretien gratuit jusqu'à sa résidence en Suède. Les frais ainsi créés ne sont pas exclusivement à la charge de l'armateur et, l'État doit y prendre part en certains cas. Cette obligation de l'État existe lorsque le navire s'est perdu, ou a été condamné après avarie ou a été capturé par des pirates, ou déclaré de bonne prise lors d'une guerre dont l'ouverture n'était pas encore connue du capitaine au départ du dernier port. Lorsqu'un matelot ayant droit au rapatriement peut obtenir du travail sur un navire norvégien, suédois ou danois à destination de son pays, ou d'un port d'où il peut facilement gagner ses foyers, il est tenu d'accepter ce service, lorsque ledit service n'est pas plus mauvais que celui pour lequel il a été enrôlé.

Il est intéressant de signaler que dans le nouveau projet d'assurances-maladie, récemment soumis au Storting norvégien, il existe une disposition, en vertu de laquelle les marins naviguant au cabotage

seront compris parmi les bénéficiaires de l'assurance-maladie générale.

d) Il faut aussi mentionner le paragraphe 85 du règlement des gens de mer norvégiens, d'après lequel ne peut être enrôlé à bord d'un navire norvégien que celui qui fournit, par un certificat délivré dans les douze derniers mois, la preuve qu'il n'est pas atteint d'une maladie maligne, présentant un danger de contagion pour les tiers, et en particulier qu'il n'est pas atteint de tuberculose. Si, ultérieurement, l'existence d'une de ces maladies se révèle chez un matelot enrôlé, le capitaine est tenu, au cas où le traitement nécessaire ne peut être donné à bord et où les mesures pour l'empêchement de la propagation de la maladie parmi l'équipage ne peuvent être prises, de faire le nécessaire pour que le matelot soit rayé du rôle. Dans ces circonstances sont applicables les dispositions de la loi maritime sur les droits du malade quant au salaire, au traitement et au rapatriement, toutefois avec la restriction que s'il s'agit de tuberculose, les frais de traitement et de rapatriement seront à la charge, non pas de l'armateur, mais de l'État.

2° *Assurance-accidents.* — Les gens de mer norvégiens ne sont pas encore couverts contre les suites des accidents de service, et notamment ils ne bénéficient pas de la loi sur l'assurance-accidents du 12 juin 1906 et de la législation qui s'y rattache.

Toutefois le ministère du Commerce norvégien a préparé un projet spécial de loi d'assurance contre les accidents de gens de mer, et il est probable que ce projet sera prochainement discuté par le Storting (1).

3° *Assurance-invalidité et vieillesse*. — Une commission, constituée le 26 février 1907, a été chargée d'élaborer une loi sur l'assurance-invalidité et sur l'assurance-vieillesse, à l'usage de tout le peuple norvégien. Cette loi s'étendra donc aussi aux gens de mer.

E. — ESPAGNE

1° *Assistance aux malades*. — En vertu de l'article 644 du Code de commerce espagnol, un marin ne perd, en cas de maladie, son droit au salaire pendant le voyage, que s'il a causé lui-même cette maladie par sa propre faute. Mais, en toute circonstance, les frais du traitement et de l'entretien du malade seront couverts par la caisse commune du navire, toutefois sous condition de restitution.

Si l'état maladif a pour cause une blessure reçue au service ou pour la défense du navire, le marin sera soigné et entretenu aux frais de la caisse commune du navire, les dépenses ainsi constituées devant

1. Il l'est peut-être à l'heure actuelle, les renseignements que nous fournissons datant de juin 1909.

être prélevées avant toute chose sur le produit du fret.

Le paiement des frais funéraires en cas de maladie ainsi que le rapatriement gratuit ne sont pas prévus par le texte cité.

2° *Assurance-accidents*. — Les marins espagnols sont soumis à la loi générale du 30 janvier 1900 sur les accidents professionnels.

Mais cette loi ne s'applique pas à tous les accidents professionnels. Sont exclus de son bénéfice tous les accidents pouvant être imputés à la force majeure ou au pur hasard, lorsqu'ils ne se trouvent à aucun degré en rapport causal avec le service professionnel.

Lorsque l'accident est couvert par la loi et lorsqu'il y a blessure, une indemnité est accordée pour l'incapacité de travail passagère ou durable, partielle ou totale. Si l'accident a pour conséquence une incapacité de travail partielle, l'armateur est tenu de payer au blessé une indemnité équivalente au demi-salaire quotidien, à dater du jour de l'accident jusqu'au jour où le blessé se trouve en état de reprendre le travail. Si au bout d'un an, l'incapacité de travail persiste, l'indemnité se calculera d'après les dispositions concernant l'incapacité de travail durable. Si cette dernière consiste en une incapacité durable et complète d'accomplir un travail quelconque, l'armateur paiera au blessé une indemnité dont le montant

égalera celui du salaire pour deux ans ; mais l'indemnité sera restreinte à dix-huit mois de salaire lorsque l'incapacité de travail excluera seulement la possibilité d'accomplir le travail habituel jusqu'alors et n'empêchera pas le blessé de se consacrer à un autre genre de travail.

S'il y a incapacité durable mais partielle d'accomplir le travail jusqu'alors habituel, l'armateur est tenu de donner au blessé un autre travail de salaire égal et possible dans sa situation, ou bien de lui payer une indemnité d'une année de salaire.

Si l'accident entraîne la mort d'un marin, l'armateur a la charge des frais funéraires jusqu'à concurrence de 100 pesetas. Il a en outre l'obligation de payer à la veuve, aux enfants et petits-enfants légitimes de moins de seize ans, ainsi qu'aux ascendants, les indemnités suivantes :

a) Une somme égale au salaire moyen du sinistré pendant deux années, lorsque le défunt a laissé une veuve et des enfants ou petits-enfants orphelins qui se trouvaient à sa charge ;

b) Une somme égale au salaire de dix-huit mois, si le défunt n'a laissé que des enfants ou petits-enfants ;

c) Une somme égale à une année de salaire, lorsqu'il existe une veuve sans enfants ou sans autre descendant ;

d) Une somme égale au salaire de dix mois pour les parents ou grands-parents du sinistré. Toutefois,

le versement de cette dernière indemnité a pour conditions préalables l'âge de soixante ans accomplis et l'indigence des ascendants, qui devront en outre être au nombre de plusieurs et ne pas se trouver en concurrence avec la veuve ou des descendants. S'il ne reste qu'un ascendant, l'indemnité se restreint à sept mois de salaire quotidien.

Les indemnités créées par le cas de mort n'excluent pas celles que pouvait revendiquer le sinistré dans la période qui s'est écoulée depuis la venue de l'accident jusqu'à son décès.

Au paiement d'un capital global peut se substituer, avec le consentement des héritiers, celui de rente viagère à ces mêmes héritiers, rente dont le montant est spécialement régi par la loi ; toutefois, cette substitution ne sera possible que sous la condition que les rentes seront suffisamment garanties. Le paiement desdites rentes cessera lorsque la veuve contractera un second mariage ou lorsque les enfants et petits-enfants atteindront leur seizième année.

La loi espagnole traite avec beaucoup de soins toutes les dispositions destinées à prévenir les accidents. Elle prescrit notamment que, si un accident se produit dans une exploitation ou industrie ne satisfaisant pas aux exigences légales quant à la prévention des accidents, les indemnités prévues dans la loi seront augmentées de la moitié de leur montant.

Tous les frais de l'assurance-accidents sont à la charge des armateurs ; les assurés n'ont aucun versement à effectuer.

Les étrangers sont complètement assimilés aux nationaux quant à l'assurance-accidents ; les matelots étrangers, victimes d'un accident à bord d'un navire espagnol, jouissent donc des mêmes droits que les Espagnols.

3° *Assurance-vieillesse et invalidité. — Assurance des veuves et orphelins.* — Ces services de prévoyance sociale ne fonctionnent pas encore en Espagne ; cependant, il existe un projet de loi élaboré déjà depuis mai 1905.

F. — PORTUGAL

Il n'existe, en Portugal, que l'*assistance aux malades*

En vertu du Code de commerce portugais, livre III, titre premier, tout marin qui, pendant le voyage, est blessé ou estropié au cours de son service ou tombe malade dans les mêmes conditions, a droit à son salaire pour toute la durée de son incapacité. En outre, les soins médicaux devront lui être donnés aux frais du navire. Si le service au cours duquel la blessure s'est produite avait pour but le sauvetage du navire, les frais du traitement passent à la charge du navire et de la cargaison. Si un traitement est entrepris à

terre, le capitaine devra remettre, au consul de Portugal, résidant dans le port de mise à terre, la somme nécessaire pour le traitement du marin et pour son rapatriement jusqu'au port d'enrôlement. S'il n'existe pas de consul dans le port de débarquement, le capitaine a l'obligation de pourvoir à ce que le malade ou blessé soit admis dans un hôpital. Le capitaine fera les avances d'argent nécessaires dans ce but. Le droit aux traitements et entretiens gratuits ainsi qu'à la continuation du paiement du salaire cesse, en cas de mise à terre, à l'expiration d'un délai de quatre mois.

Si le marin peut être rendu responsable de sa maladie ou de sa blessure, c'est-à-dire s'il les a causées par sa propre faute ou si elles sont les conséquences d'une démarche faite à terre sans l'autorisation du capitaine, les frais du traitement sont alors à la charge du malade lui-même, et le salaire ne lui est dû que pour le temps pendant lequel il a fait du service.

Tout matelot congédié recevra les moyens nécessaires pour retourner dans son port d'enrôlement, ou bien il devra être rapatrié par un navire à destination de ce port.

Les frais de funérailles ne sont pas prévus, mais en cas de décès les héritiers ont droit à se faire payer les salaires restant dus en entier ou en partie. Ce droit est exactement réglé par la loi.

G. — ITALIE

1° *Assistance aux malades.* — Les dispositions des articles 537 à 539 du Code de commerce italien du 2 avril 1882, par lesquelles est réglé la matière de l'assistance aux malades, concordent à peu près complètement avec les dispositions du Code de commerce portugais que nous venons de résumer et auquel nous renvoyons.

2° *Assurance-accidents.* — Les gens de mer sont soumis aux dispositions de la loi du 31 janvier 1904 sur les accidents ouvriers. Sont assurées toutes les personnes employées moyennant salaire ou traitement et appartenant à l'équipage d'un navire naviguant sous pavillon italien, toutefois avec la restriction que leur salaire ou traitement ne dépasse pas 2.100 livres par an. Les indemnités accordées sont les suivantes :

a) En cas d'incapacité de travail durable et complète, le quadruple du salaire annuel, mais de toute façon une somme non inférieure à 2.000 livres ;

b) En cas d'incapacité de travail durable et partielle le quadruple de la diminution survenue ou à prévoir dans le salaire annuel, sans que toutefois ce salaire puisse être fixé, pour l'application de cette disposition, à moins de 500 livres ;

c) En cas d'incapacité passagère et complète, une

indemnité journalière égale à la moitié du salaire que recevait l'assuré au temps de l'accident, cette indemnité étant due depuis l'expiration du délai pendant lequel s'appliquait l'obligation d'assistance mise à la charge de l'armateur par le Code de commerce, et étant due pour toute la durée de l'incapacité de travail ;

d) En cas d'incapacité de travail temporaire et partielle, une indemnité quotidienne égale à la moitié du dommage subi, en raison de cette incapacité par le salaire que recevait le blessé au moment de l'accident. Cette indemnité quotidienne est due depuis le même moment et pendant le même temps que l'indemnité mentionnée sous c ;

e) En cas d'accident mortel, le triple du salaire annuel.

La répartition de cette dernière indemnité, accordée en cas de décès, a lieu suivant les règles ci-après :

1° Si le défunt laisse des enfants légitimes ou naturels mineurs de dix-huit ans, ou d'autres descendants à sa charge et également âgés de moins de dix-huit ans, l'indemnité est répartie entre les descendants, au cas où aucun d'eux n'est atteint d'incapacité de travail à cause d'une infirmité mentale ou physique, de telle sorte que les diverses parts représentent la valeur, en capital, de rentes viagère dont le montant ne varie pas jusqu'à l'accomplissement de la douzième année, et qui sont ensuite réduites

de moitié pour les six années qui suivent jusqu'à l'accomplissement de la dix-huitième. Si l'un des descendants est frappé d'incapacité de travail en raison d'une infirmité mentale ou corporelle, la somme qui lui revient sur l'indemnité devra être, par les soins du prêteur, fixée définitivement et irrévocablement, le reste de l'indemnité étant partagé, d'après les dispositions mentionnées ci-dessus, entre les autres descendants ;

2. S'il n'existe pas de descendants, mais au contraire des ascendants qui étaient à la charge du défunt, l'indemnité doit être répartie entre eux de telle sorte que les diverses parts représentent pour tous des rentes viagères de montant égal.

S'il n'existe ni descendants ni ascendants, mais des frères et sœurs n'ayant pas encore atteint l'âge de dix-huit ans et incapables de travailler par suite d'infirmité mentale ou corporelle, ces frères et sœurs ayant été à la charge du défunt, l'indemnité devra être répartie entre eux d'après les principes fixés pour les descendants.

S'il existe un conjoint survivant (qui peut d'ailleurs être le mari, par exemple pour les *stewardesses*), ce conjoint a droit aux deux cinquièmes de l'indemnité, s'il vient en concurrence avec des descendants ; à la moitié de l'indemnité s'il vient en concurrence avec des ascendants, et aux trois cinquièmes s'il concourt avec des frères et sœurs. Si le

conjoint survivant ne vient en concurrence avec personne, l'indemnité lui est attribuée en entier. Il n'est dû à l'époux survivant aucune indemnité si un jugement de divorce a été prononcé aux torts du survivant ou des deux époux.

L'indemnité d'accidents est également due si l'accident est survenu pendant le voyage de retour, même si ce voyage a eu lieu par voie de terre ou sur un autre navire que celui sur lequel était enrôlé le sinistré, lorsque ce mode de retour a été adopté pour une raison indépendante de la volonté du marin assuré.

De même que la loi allemande, la loi italienne prévoit le paiement d'indemnités pour le cas de disparition du navire.

Le salaire quotidien, au sens de la loi, est obtenu en divisant la somme inscrite sur le rôle d'équipage comme salaire du voyage, y compris l'entretien, par le nombre des jours de voyage. Si le voyage est interrompu, la division a pour diviseur le nombre des jours que le voyage aurait probablement duré.

Le salaire annuel est considéré comme égal à trois cents fois le salaire quotidien ainsi calculé.

La loi italienne, sur l'assurance-accidents, ne fait aucune différence de traitement entre les Italiens et les étrangers, elle ne tient aucun compte à cet égard du domicile de ces derniers.

La loi contient des dispositions spéciales sur la

promulgation de prescriptions pour la prévention des accidents.

Tous les frais de l'assurance-accidents sont à la charge de l'armateur ; les assurés n'ont aucun versement à opérer.

3° *Assurance-invalidité et vieillesse.* — Il existe en Italie une assurance pour l'invalidité et la vieillesse gérée par l'État, et réglée par des lois spéciales ; mais, à l'opposé de ce qui se passe en Allemagne, ce n'est pas une assurance obligatoire.

H. — GRÈCE

1. *Assistance aux malades.* — Le Code de commerce grec contient, sur l'assistance que peuvent revendiquer les équipages des navires grecs en cas de maladie et de blessure, les dispositions suivantes :

Tout marin qui tombe malade pendant le voyage ou qui est blessé au service du navire, reçoit son salaire et est traité aux frais du navire. L'entretien et le traitement ont lieu aux frais du navire et de la cargaison si la blessure a été reçue au cours d'un combat contre les pirates ou contre l'ennemi. Si un marin qui a quitté le navire sans permission, est blessé à terre, les frais de son entretien et de son traitement sont à sa charge. Dans ce cas, il peut aussi être congédié, son salaire étant alors payé pour le temps de son service effectif. En cas de décès, le paie-

ment total ou partiel du salaire est effectué entre les mains des héritiers.

2° *Assurance-accidents et assurance-invalidité et vieillesse.* — Il n'existe aucune loi ou règlement grec en la matière.

I. — TURQUIE

La législation turque ne s'est occupée que de *l'assistance aux malades*.

D'après le Code de commerce turc du 21 août 1863, tout marin qui tombe malade ou qui est blessé au service du navire ou dans un combat contre l'ennemi ou contre des pirates, reçoit son salaire entier. En outre, il a droit au remboursement des frais du traitement médical, et, s'il est estropié de façon durable, à une indemnité en rapport avec cette infirmité. Si cette indemnité ne peut être fixée à l'amiable, le litige est tranché par la Chambre maritime compétente.

Les frais du traitement médical ainsi que le montant de l'indemnité pour la blessure ayant déterminé une infirmité durable, doivent être prélevés sur le fret avant tout autre paiement, lorsqu'il s'agit d'une blessure reçue au service du navire. Si le marin a été blessé ou estropié dans un combat livré pour la défense du navire, les frais précédents sont garantis par le navire, le fret et la cargaison.

Si le marin malade ou blessé ne peut continuer le voyage sans danger, le capitaine est tenu de le faire admettre dans un hôpital ou en tout autre lieu où il pourrarecevoir des soins convenables. De même, le capitaine devra subvenir aux frais du traitement et de l'entretien, à ceux du rapatriement en cas de guérison et à ceux des funérailles en cas de décès. Dans ce but, il devra consigner, chez un notaire ou chez le fonctionnaire municipal le plus élevé de la localité, dans les ports turcs, chez le consul ottoman ou chez le fonctionnaire municipal le plus élevé de la localité, dans les ports étrangers, une somme suffisante pour ces frais, ou bien il fournira une caution qui s'engagera au paiement de la somme nécessaire.

Le salaire du marin malade continue à courir non seulement jusqu'au jour de la guérison, mais même jusqu'au jour où il peut arriver dans le port de départ. Les frais de voyage jusqu'à ce port sont également dus au marin.

Si un marin a été blessé à bord ou à terre (en ce dernier cas comme permissionnaire régulier) au cours d'une rixe, ou s'il est tombé malade par suite de sa mauvaise conduite, il sera cependant soigné aux frais du navire, mais il pourra être tenu de restituer les frais ainsi causés. Si un marin s'est rendu à terre sans permission et qu'il y ait été alors blessé dans une rixe ou s'y soit rendu malade par sa mauvaise conduite, les frais du traitement sont à sa

charge. Il peut aussi, dans ce cas être, immédiatement congédié en ne recevant que le salaire de son temps de service effectif.

Des dispositions spéciales détaillées règlent la question du paiement du salaire aux héritiers d'un marin décédé pendant le voyage.

J. — HOLLANDE

1° *Assistance aux malades.* — Les prescriptions de la loi hollandaise en la matière sont contenues dans le livre II, titre V du Code de commerce, et se résument comme suit :

Tout marin qui tombe malade pendant le voyage, ou qui est blessé ou estropié au service du navire ou dans un combat contre l'ennemi ou contre des pirates, continue à recevoir son salaire. Il a également droit aux soins médicaux, et, en cas d'infirmité causée par sa blessure, à une indemnité convenable, qui sera fixée par voie judiciaire en cas de litige. Les frais qu'auront causés l'entretien et le traitement du malade, ainsi que l'indemnité à payer en cas d'infirmité consécutive à une blessure, seront supportés par le navire et le fret déjà gagné, si la maladie, blessure ou infirmité, s'est produite au service du navire. Ces frais sont répartis comme grande avarie sur le navire et les frets gagnés d'une part, et sur la car-

gaison d'autre part, si la maladie ou blessure a pour cause un combat livré pour la défense du navire.

Si le marin malade ou blessé n'est pas suffisamment rétabli au moment du départ du navire pour pouvoir continuer le voyage sans danger, le traitement devra continuer jusqu'à son rétablissement. Le capitaine est tenu, avant de reprendre la mer, de payer les frais nécessaires pour un traitement convenable et pour l'entretien du malade ou blessé.

Ce dernier a droit au paiement de son salaire non seulement pour la durée du traitement médical, mais encore jusqu'au jour où il a pu regagner le lieu d'où il est parti avec le navire ; il peut aussi réclamer le montant de ses frais de voyage jusqu'à ce lieu.

Si le malade ou blessé a quitté le bord sans permission et est tombé malade ou a été blessé à terre, les frais de son traitement et de son entretien sont alors à sa charge.

Le corps d'un marin mort pendant le voyage devra, suivant décision du capitaine, être enterré ou précipité à la mer aux frais du navire.

Les héritiers d'un marin décédé peuvent revendiquer le montant du salaire restant dû au défunt.

2° *Assurance-accidents*.—La loi du 2 janvier 1901, concernant l'assurance légale des ouvriers contre les dommages résultant des accidents du travail, s'étend seulement à la navigation intérieure et au

cabotage sur les côtes de Hollande, mais non à toute autre navigation. Un projet de loi spéciale ayant pour objet de faire rentrer dans l'assurance-accidents toutes les entreprises de navigation, ainsi que l'organisation des secours aux naufragés et celles des sociétés de sauvetage hollandaises a été déposé à la Chambre en 1908 par M. le ministre Weegens, qui a quitté le pouvoir depuis ; ce projet n'avait pas encore abouti en 1909.

3° *Assurance-invalidité et vieillesse.* — Cette matière n'est pas encore réglée en Hollande. Cependant deux projets de loi ont été déjà soumis à la Chambre à ce sujet, mais tous deux ont été rejetés. Un nouveau projet est en préparation.

K. — BELGIQUE

1° *Assistance aux malades.* — D'après le Code de commerce belge du 15 décembre 1872, tout marin qui tombe malade pendant le voyage ou qui est blessé pendant son service, est traité aux frais du navire et est rapatrié à son port d'enrôlement. Ces frais sont à la charge du navire et de la cargaison, lorsque la blessure a été reçue pendant un combat livré contre l'ennemi ou contre des pirates. Le marin malade a droit à son salaire jusqu'à la fin du voyage pour lequel il était engagé, à moins que la preuve puisse être faite qu'il a été rétabli avant ce moment

et qu'il aurait pu reprendre son service sur le navire ou se procurer un autre service. Si la blessure ou la maladie a été causée par la faute propre du marin, ou si ce dernier a été blessé à terre, après avoir quitté le navire sans permission, les frais de son entretien et de son traitement sont à sa charge. Il peut d'ailleurs dans ce cas être congédié par le capitaine et ne reçoit alors que le salaire de son temps de service effectif.

Il n'est rien prévu quant aux frais funéraires pour le cas où le marin meurt pendant le voyage, mais le salaire doit être versé à ses héritiers conformément aux dispositions de l'article 60 du Code.

2° *Assurance-accidents et assurance-invalidité et vieillesse.* — Il n'existe pas en Belgique d'assurance-accidents en faveur des gens de mer ; en outre les équipages des navires belges de haute mer ne bénéficient pas de la loi belge sur la réparation des dommages résultant des accidents du travail, du 24 décembre 1903.

Il n'existe pas non plus en Belgique d'assurance d'État obligatoire s'appliquant à l'invalidité et à la vieillesse.

L. — AUTRICHE-HONGRIE

1° *Assistance aux malades.* — En vertu de la législation maritime commune aux deux États de la monarchie, tout marin qui tombe malade pendant le

voyage ou qui est blessé en service, est soigné et entretenu aux frais du navire, et cela sans limitation de temps. Ces frais sont à la charge du navire et de la cargaison lorsqu'il est prouvé que la blessure est la suite d'un combat contre des ennemis ou des pirates. Il n'est dû ni traitement médical ni entretien pour les maladies ou blessures causées par la propre faute ou par la mauvaise conduite du marin, ou encore pour la maladie contractée ou pour la blessure reçue à terre, lorsque le marin a quitté le bord sans permission.

Les frais de funérailles du marin mort pendant le voyage sont à la charge de l'armateur, lorsque ces frais ne peuvent être couverts par la vente des effets du défunt. Le salaire restant dû au défunt ne doit pas contribuer à couvrir les frais funéraires.

Le salaire est dû à tout marin malade ou blessé jusqu'au jour de son rétablissement. Il n'est fait d'exception que pour les cas de fautes propres et de conduite irrégulière. Dans ces derniers cas, le salaire n'est dû que pour le temps de service effectif. Dans ces cas également, le capitaine peut congédier immédiatement le malade ou le blessé, tandis qu'en toute autre circonstance une personne naviguant sur des navires autrichiens ou hongrois ne peut être congédiée à l'étranger.

Des dispositions spéciales règlent les droits des héritiers quant au salaire d'un marin décédé.

2^o *Assurance-accidents*. — Il n'existe pas, en Autriche, d'assurances contre les accidents des gens de mer. Bien au contraire, la loi autrichienne du 28 décembre 1887, concernant l'assurance-accidents des ouvriers ainsi que la loi du 20 juillet 1894, concernant l'extension de cette assurance, déclarent expressément que les dispositions de ces lois ne s'appliquent pas aux entreprises de navigation soumises aux lois maritimes.

De même, la loi hongroise sur l'assurance-maladie et sur l'assurance-accidents des ouvriers et employés de commerce du 6 avril 1907, dit expressément dans son paragraphe premier qu'elle ne s'étend pas aux salariés de la navigation et de la pêche de haute mer.

Toutefois, tant en Autriche qu'en Hongrie, des travaux préparatoires sont en cours pour régler, par une loi spéciale, l'assurance-accidents des gens de mer.

3^o *Assurance-invalidité et vieillesse*. — Cette assurance n'est pas encore organisée en Autriche ni en Hongrie pour les gens de mer ; il est probable d'ailleurs qu'elle le sera prochainement, au moins en Autriche, car le projet de loi qui a été soumis en décembre 1904 aux deux Chambres du Parlement autrichien comme programme de réforme de l'assurance ouvrière, contient dans son paragraphe 3 la disposition expresse que l'assurance-invalidité pour les personnes employées à bord de navires autrichiens, sera réglée par une loi spéciale.

M. — RUSSIE

Assistance aux malades. — D'après le Code de commerce russe, édition de 1903, tout marin qui a subi une blessure ou un dommage ou a été estropié au cours de son service, a le droit d'exiger du capitaine non seulement des soins et des secours, mais encore tous les frais entraînés par le traitement. De même, il peut revendiquer, en cas de mise à terre, son rapatriement gratuit, toutefois seulement s'il est de nationalité russe. Tout marin malade a droit à son salaire jusqu'au jour d'expiration du contrat d'engagement, et cela même en cas de mise à terre. Si la blessure subie entraîne une mutilation corporelle, le salaire prévu au contrat est doublé. De même, si un marin succombe à une lésion corporelle subie en service, il sera versé à ses héritiers le double du salaire qui lui est dû. Par contre, s'il s'agit d'une mort naturelle, consécutive à une maladie survenue au service du navire, les héritiers n'ont droit qu'au salaire effectivement gagné.

Il n'existe en Russie aucune autre disposition en faveur des personnes appartenant à des équipages russes et victimes d'accidents du travail. Il n'existe pas davantage d'assurance d'invalidité ou de vieillesse, ni d'assurance pour les veuves et orphelins.

N. — FINLANDE

1° *Assistance aux malades.* — Cette matière est réglée par les paragraphes 75 et 76 de la loi maritime finlandaise du 9 juin 1873. Tout marin tombé malade en service ou blessé dans les mêmes conditions, reçoit son salaire et son entretien ainsi que les soins médicaux, tant qu'il reste à bord. S'il est mis à terre à l'étranger, le capitaine doit le mettre sous la protection du consul, ou, à défaut de celle-ci, sous celle d'une personne sûre et il doit consigner, pour le malade, en dehors du salaire gagné, le montant nécessaire pour l'entretien et le traitement pour une durée de un mois ou au plus de deux mois. De même, le marin a droit à son rapatriement gratuit. Si le marin est tombé malade par sa faute, il ne lui est dû que le salaire de son temps de service effectif et il ne lui est rien dû pour son entretien et son traitement hors du navire. Toutefois, s'il est alors dépourvu de ressources, le capitaine doit faire l'avance des frais de traitement pour un mois, mais, en ce cas, le malade est expressément tenu de restituer plus tard le montant de ces frais.

En cas de décès d'un marin pendant le voyage, le capitaine doit pourvoir aux funérailles, et les frais de celles-ci sont à la charge de l'armateur, si le salaire restant dû au défunt ne suffit pas à les couvrir.

2° *Assurance-accidents.* — L'assurance-accidents des gens de mer a pour base la loi du 10-23 janvier 1902, concernant la responsabilité de l'armateur, pour le dommage corporel frappant le marin dans son travail. Cette loi couvre contre les suites des accidents du travail, mais non toutefois contre les lésions faites à dessein ou par imprudence du sinistré, ou causées intentionnellement par une personne dont le sinistré n'était pas tenu de suivre les ordres, ou reçues lorsque le marin a quitté le bord avec permission de ses supérieurs ou irrégulièrement. Si l'accident a pour suite une incapacité de travail durable et complète, il est dû, pour la durée de cette incapacité, à dater du septième jour après l'accident, une indemnité quotidienne ayant le montant moyen du gain quotidien, mais ne dépassant pas, en marks finlandais, le montant de M. 2,50. Si l'incapacité de travail est partielle, il n'est payé que la fraction d'indemnité répondant à la diminution de capacité. Le gain quotidien moyen est obtenu en divisant par 360, le salaire que le sinistré a réalisé pendant l'année qui a précédé l'accident, ou bien si le sinistré n'a pas été pendant toute cette année au service du même armateur, par le nombre des jours passés à ce service, dimanches et fêtes compris.

Si le marin est atteint à la suite d'un accident du travail d'une incapacité de travail durable, complète ou partielle, il reçoit une indemnité annuelle, à partir

du jour où cesse le traitement médical. En cas d'incapacité complète, cette indemnité est de 60 o/o du gain annuel ; en cas de diminution de la capacité de travail, l'indemnité est représentée par une fraction correspondant à cette diminution, de l'indemnité accordée en cas d'incapacité complète.

Ces indemnités sont également applicables lorsqu'une blessure n'est pas encore en voie de guérison dans un délai de cent vingt jours. Elles se calculent sur la base du salaire réalisé par le blessé pendant la dernière année, ou bien, si le blessé n'avait pas encore été employé comme marin depuis un an, sur la base du montant auquel peut s'évaluer raisonnablement son salaire annuel éventuel, toutefois avec la restriction qu'en aucun cas le revenu annuel ne doit être évalué à plus de 720 marks finlandais. Le salaire annuel est compté, en y incorporant la valeur de la nourriture, les participations aux bénéfices, etc. Si des modifications essentielles surviennent dans la situation ayant servi à calculer l'indemnité, celle-ci peut être réduite ou augmentée en conséquence.

En cas de décès, la veuve reçoit une indemnité annuelle d'un montant de 20 o/o du salaire annuel du défunt, et chacun des enfants une indemnité de 10 o/o du même salaire, jusqu'à sa quinzième année. L'indemnité totale pour la veuve et les enfants ne doit pas dépasser 40 o/o du salaire annuel du défunt. Si une veuve se remarie, elle reçoit, une fois pour

toutes, un montant double de sa rente annuelle. Toutes ces dispositions s'appliquent également aux proches des marins appartenant aux équipages de navires disparus.

Les étrangers bénéficient des bienfaits de l'assurance-accidents, mais seulement tant qu'ils ont leur domicile en Finlande.

Tous les frais de l'assurance-accidents sont à la charge de l'armateur, et les assurés eux-mêmes n'ont aucun versement à opérer.

3° *Assurance-invalidité et vieillesse.* — Cette assurance n'existe pas encore en Finlande en faveur des veuves et des orphelins.

Exercices	NOMBRE d'assurés	MONTANT des indemnités, pensions, frais de traitements, etc. Marks	DÉPENSES d'administration et autres (y compris les dépenses des sec- tions) Marks	Taux du o/o ajouté pour le fonds de réserve	MONTANT à percevoir au titre du fonds de réserve Marks	TOTAL des recettes demandées po l'exercice Marks
1	2	3	4	5	6	7
1888	37.795	10.402	35.692	300 o/o	28 791	121.261
1889	40.400	66.289	51.085	200 o/o	132.578	239.227
1890	42.546	105.222	68.031	150 o/o	157.833	331.099
1891	43.300	150.540	67.942	100 o/o	150.540	370.545
1892	43.023	194.697	75.012	80 o/o	155.758	408.583
1893	42.155	225.179	80.221	60 o/o	135.107	435.273
1894	43.145	276.454	87.787	50 o/o	138.227	409.178
1895	44.065	317.722	116.634	40 o/o	127.088	504.866
1896	43.165	356.602	166.284	30 o/o	106.980	606.782
1897	45.280	410.899	137.460	20 o/o	82.179	545.617
1898	48.648	459.271	182.139	10 o/o	45.927	637.433
1899	48.552	521.850	245.641	—	—	696.829
1900	53.236	591.579	211.840	—	—	803.410
1901	56.342	653.905	240.852	10 o/o	91.867	940.425
1902	60.196	742.178	267.766	10 o/o	117.038	1.131.357
1903	64.343	788.725	325.747	10 o/o	129.505	1.247.656
1904	68.294	855.454	328.859	9 o/o	120.467	1.302.411
1905	70.902	920.900	336.444	9 o/o	132.184	1.383.270
1906	74.583	1.004.996	345.683	9 o/o	144.350	1.496.690
1907	78.862	1.070.723	315.377	8 o/o	130.954	1.545.442
1908	77.208	1.104.396	456.877	8 o/o	137.713	1.701.885

E II

AU A

MONTANT total des salaires moyens annuels Marks 8	TAUX DES COTISATIONS		TOTAL des cotisations pour l'exercice Marks 11	ÉTAT DU FONDS DE RÉSERVE	
	par mark	par tête		Capital	Intérêts
	de sal. pfen. 9	d'assuré Marks 10		Marks 12	Marks 13
21.383.026	0 7626	4 31	163.075	28.791	—
22.570.511	1 1408	6 37	257.485	161.369	—
24.107.558	1 3734	7 78	331.110	315.737	—
25.497.354	1 4533	8 55	370.544	466.561	—
24.747.651	1 73	9 96	430.354	641.736	—
24.494.028	1 86	10 82	456.968	792.607	—
24.570.607	1 75	9 99	432.815	965.145	—
24.563.481	2 30	12 84	565.745	1.118.457	—
25.169.697	2 52	14 67	633.341	1.261.258	—
25.843.108	2 22	12 68	574.282	1.377.057	—
26.524.426	2 59	14 13	687.548	1.454.539	—
27.240.484	2 67	15	728.512	1.526.677	—
32.566.048	2 57	15 71	836.134	1.575.761	—
36.589.956	2 67	17 32	975.627	1.719.719	52.065
47.582.606	2 38	18 80	1.131.836	1.891.719	54.935
49.865.063	2 50	19 39	1.248.515	1.080.918	59.669
59.222.873	2 20	19 07	1.304.153	2.268.255	66.819
61.912.955	2 23	19 51	1.382.288	2.472.455	71.963
66.006.255	2 27	20 07	1.499.242	2.695.109	78.181
69.970.913	2 21	19 85	1.545.967	2.910.716	84.654
68.888.051	2 47	22 01	1.699.719	3.143.628	95.147

TABLEAU

[illegible]

PENSIONS AUX PROCHES DES SINISTRÉS

REMISE DE CAPITAL

Veuves pensionnées			Orphelins pensionnés		Ascendants survivants pensionnés		A des veuves se remariant		A des étrangers		A des blessés		Divers
Nombre	Montant total des pensions		Nombre	Montant total des pensions	Nombre	Montant total des pensions	Nombre	Total remis	Nombre	Total remis	Nombre	Total remis	
21	2.002	65	29	1.912	28	17	1.038	80	—	—	—	—	458
98	13.814	75	157	17.444	20	39	4.329	35	2	1.011	00	—	
155	24.193	00	178	30.414	00	62	6.707	90	3	810	00	—	
225	33.620	75	389	40.408	95	85	9.229	15	3	1.051	05	—	
300	44.424	50	509	55.322	50	110	11.756	50	11	3.132	00	—	
361	53.389	40	620	66.811	50	114	12.025	05	17	6.898	20	—	
436	67.498	20	717	81.262	70	129	13.747	30	7	2.882	25	—	
542	79.467	15	908	91.677	60	148	15.339	45	18	5.731	35	—	
595	87.985	60	985	100.390	40	162	16.863	60	21	8.587	44	—	
662	99.489	70	1085	114.545	40	172	17.400	95	21	8.642	70	—	
713	107.348	90	1141	117.054	50	141	19.450	50	25	9.488	70	—	
793	122.467	00	1236	133.479	20	197	21.084	45	23	7.839	05	—	
901	138.128	75	1396	148.112	90	217	22.904	35	32	12.998	15	—	
958	160.364	40	1445	176.630	60	227	26.129	95	15	5.802	00	—	
1015	179.656	50	1508	199.515	65	235	29.249	50	29	11.028	60	—	
1090	195.141	86	1560	208.798	09	241	30.587	80	27	13.093	20	—	
1116	211.724	45	1492	215.511	05	248	34.209	80	32	17.317	20	—	
1167	224.400	00	1483	224.906	85	258	37.440	40	33	14.589	50	—	
1210	242.742	40	1497	249.421	30	259	39.434	80	29	17.550	00	—	
1247	255.105	05	1466	256.232	45	262	43.300	25	26	16.736	05	—	
1274	263.495	70	1400	257.412	30	264	42.575	71	21	13.689	95	—	

EXERCICES	LE TOTAL DE LA C									
	TOTAL des indemnités payées au cours de l'exercice Mks	MONTANT des indemnités payées pour la 1 ^{re} fois au cours de l'exercice Mks	PAIEMENTS AU TITRE D							
			1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894	1895
			Mks	Mks	Mks	Mks	Mks	Mks	Mks	Mks
I	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1888	10.402 63	10.402 63								
1889	66.289 30	47.875 54	18.413 76							
1890	105.222 07	47.271 75	12.793 75	45.156 57						
1891	150.540 51	59.586 96	11.302 55	37.441 25	42.209 75					
1892	194.697 76	56.547 90	11.249 62	35.557 55	36.514 38	54.828 31				
1893	225.179 33	51.282 81	10.078 25	33.180 20	31.103 78	44.664 34	54.869 95			
1894	276.454 30	74.842 24	9.760 80	30.102 05	28.450 25	39.906 27	46.052 24	47.340 45		
1895	317.722 14	71.396 62	9.818 35	28.173 69	27.768 95	36.931 68	43.098 82	41.529 11	59.004 92	
1896	356.602 91	56.890 14	8.593 65	27.759 68	25.227 55	33.966 67	39.726 48	38.514 06	52.192 22	73.732 46
1897	410.899 37	73.899 92	8.068 10	26.371 41	25.864 25	34.192 79	37.830 10	35.856 27	47.624 30	62.204 37
1898	459.271 86	71.715 47	7.960 00	24.283 06	22.611 60	30.091 31	37.132 40	34.651 61	45.523 85	60.289 01
1899	521.850 05	101.650 78	7.581 30	22.402 25	20.589 90	30.552 22	34.002 30	35.080 45	41.562 15	51.439 03
1900	591.579 14	116.012 97	7.697 20	21.625 15	19.551 60	27.404 21	34.133 35	31.659 73	40.063 15	50.726 80
1901	653.905 01	111.907 48	7.146 40	20.405 13	17.835 00	24.951 62	31.304 55	29.087 45	36.931 48	46.369 90
1902	742.178 74	135.002 55	6.455 80	18.657 40	18.074 40	23.240 98	29.142 55	31.622 85	35.101 60	43.418 30
1903	788.725 73	114.996 81	6.231 05	16.322 75	17.172 75	21.552 63	26.635 10	24.871 30	34.251 70	41.660 66
1904	855.454 26	109.652 47	6.330 15	15.341 60	14.447 20	19.861 78	24.509 50	23.896 65	31.029 80	40.838 92
1905	920.900 89	124.327 02	6.227 85	15.090 30	13.620 68	18.862 35	22.767 32	21.888 22	29.459 00	37.700 02
1906	1.004.996 02	148.251 13	5.810 65	14.516 68	13.416 13	16.457 65	20.854 38	19.610 90	27.451 05	35.561 51
1907	1.070.723 94	130.524 81	5.877 70	13.432 50	13.528 30	15.712 45	20.191 65	18.450 70	25.791 00	33.910 75
1908	1.104.396 61	116.906 38	5.300 00	11.575 60	12.994 45	15.060 80	19.518 96	16.161 00	22.624 05	30.133 95
Total.	10.827.992 57	1.830.944 38	172.686 93	457.394 82	400.980 92	488.238 06	521.769 65	450.220 75	528.610 27	607.985 68

AU C

NE 2 SE RÉPARTIT COMME SUIT :

UNITÉS PROVENANT DES EXERCICES ANTÉRIEURS :

	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907
	Mks	Mks	Mks	Mks	Mks	Mks	Mks	Mks	Mks	Mks	Mks
	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
87 86											
88 97	74.874 78										
12 95	63.002 60	73 574 12									
36 40	55.188 60	57.529 95	90.850 03								
05 29	51.741 15	53.286 52	72.679 57	113.753 47							
64 55	48.082 38	48.592 53	64.493 15	93.619 74	109.819 96						
33 85	43.248 24	46.569 63	60.994 03	83.342 90	85.689 10	130.553 23					
81 21	40.762 10	42.277 38	58.997 06	77.787 81	82.413 20	101.512 69	133.214 74				
49 58	37.519 08	40.699 33	55.002 47	72.928 17	75.807 50	99.456 21	100.736 03	116.159 76			
18 01	36.237 15	37.272 15	49.048 55	65.530 92	69.925 81	85.446 66	98.123 65	91.778 01	139.285 03		
02 87	34.912 18	36.667 16	44.054 85	63.552 00	64.848 80	79.848 46	89.443 36	82.820 04	115.948 67	151.505 69	
47 17	32.378 45	34.580 27	41.840 05	57.665 87	62.651 09	78.471 66	83.168 39	79.307 10	102.418 38	119.827 25	134.165 74
38 51	517.946 71	471.049 04	537.959 76	628.480 88	551.155 46	575.288 91	504.686 17	370.064 91	357.652 08	271.332 94	134.165 74

TABLEAU D

A. — Affaires portées devant les tribunaux d'arbitrage.

B. — Affaires faisant l'objet d'un recours devant l'Office Impérial des Assurances.

	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903	1904
A	10	75	87	109	154	161	220	250	232	260	259	272	217	231	236	279	273
B	—	22	22	22	26	32	39	53	54	59	70	69	48	57	71	73	81

ANNEXE III

LOI DU 17 AVRIL 1907 (*Journal Officiel* du 20 avril 1907),
CONCERNANT LA SÉCURITÉ DE LA NAVIGATION MARITIME ET
LA RÉGLEMENTATION DU TRAVAIL A BORD DES NAVIRES
DE COMMERCE.

Nous ne donnons de cette loi, que l'intitulé des chapitres
et les articles 53 et 54 qui concernent plus spécialement la
prévention des accidents.

TITRE I. — De la sécurité de la navigation maritime.

CHAPITRE I. — Navires nouvellement construits et navires
nouvellement acquis à l'étranger.

CHAPITRE II. — Navires en service.

CHAPITRE III. — Du permis de navigation.

CHAPITRE IV. — Commission supérieure.

TITRE II. — Réglementation du travail à bord des navires.

CHAPITRE I. — Des officiers.

CHAPITRE II. — De l'équipage.

CHAPITRE III. — Des novices et des mousses.

CHAPITRE IV. — De la nourriture du personnel embarqué
sur les navires.

CHAPITRE V. — Dispositions spéciales.

TITRE III. — Pénalités.

CHAPITRE I. — *Propriétaires et armateurs.*

Art. 33, al. 2. — Est également puni d'une amende de cent
à mille francs (100 à 1.000 fr.), pour chaque infraction
constatée, tout armateur ou propriétaire qui ne se conforme

pas aux prescriptions des règlements d'administration publique prévus aux articles 53 et 54 ci-après.

CHAPITRE IV. — *Dispositions générales.*

Art. 53. — Un règlement d'administration publique rendu sur la proposition du ministre de la Marine et du ministre du Commerce et de l'Industrie, après avis du Conseil supérieur de la navigation maritime, fixera :

1° Les renseignements, dessins et plans que devra contenir toute demande adressée à l'administrateur de l'inscription maritime par le propriétaire d'un navire de plus de 25 tonneaux de jauge brute, en vue d'obtenir un permis de navigation ;

2° Le cube d'air des locaux affectés à l'habitation de l'équipage et des personnes embarquées et les dispositions générales propres à en assurer la salubrité, l'installation des couchettes, lavabos et autres détails afférents à ces locaux, les mesures de propreté et d'entretien qui y seront observées et les aménagements nécessaires à la bonne conservation des vivres et des boissons ;

3° Les conditions que devront remplir les appareils à vapeur, qu'il s'agisse d'un navire à vapeur, ou à propulsion mécanique ou d'un navire comportant des appareils à vapeur ;

4° L'énumération des instruments nautiques et de tous les objets d'armement et de rechange qui devront être obligatoirement à bord de tout navire, ainsi que les conditions auxquelles doivent satisfaire ces différents instruments ou objets pour remplir leur destination ;

5° L'énumération des installations, embarcations, appareils

ou engins de sauvetage que devra posséder le navire, en vue d'assurer le sauvetage collectif ou individuel, ainsi que les communications, en cas de sinistre, du navire avec la terre ;

6° Le détail du matériel médical et pharmaceutique établi d'après la durée de la navigation et le chiffre du personnel embarqué ;

7° Les règles générales d'après lesquelles sera calculé le tirant d'eau maximum et seront apposées les marques qui devront indiquer ce maximum sur la coque des navires, règles pour la détermination desquelles il sera fait appel au concours de sociétés de classification reconnues par le ministre de la Marine ;

8° Les règles générales d'après lesquelles sera calculé, pour les navires à passagers, le nombre maximum de ceux-ci ;

9° Les règles d'après lesquelles il pourra être exigé un médecin à bord des navires de commerce ;

10° Les détails relatifs au fonctionnement de la commission supérieure et à la procédure à suivre pour les appels, avis, enquêtes et expertises ;

11° Les conditions dans lesquelles la présente loi et les règlements d'administration publique rendus pour assurer son exécution seront portés à la connaissance des intéressés.

Les prescriptions de ce règlement d'administration publique qui entraîneraient des modifications notables d'aménagement, d'installation ou de construction ne seront pas applicables aux navires en service au moment de la mise en vigueur de la loi.

Art. 54. — Un règlement d'administration publique rendu sur la proposition du ministre de la Marine et du ministre

du Commerce et de l'Industrie, après avis du conseil supérieur de la navigation maritime, déterminera :

1^o Celles des prescriptions qui ne seront pas applicables, ou qui ne seront applicables que sous certaines réserves aux navires en service au moment de la mise en vigueur de la présente loi ;

2^o Les circonstances dans lesquelles l'autorité maritime pourra exiger que le service du pont, pour les officiers, soit organisé en plus de deux quarts ;

3^o Les cas autres que ceux indiqués au paragraphe 1 de l'article 23, dans lesquels le personnel des machines devra comprendre trois quarts ;

4^o Les conditions dans lesquelles le travail sera organisé sur les navires visés à l'article 32 de la présente loi ;

5^o Les exceptions que, d'une manière générale, devra comporter la réglementation du travail édictée par les articles 21 à 30 inclus, que ces exceptions soient motivées par la brièveté des traversées, la fréquence et la durée des séjours dans les ports, la nature du service auquel le navire est destiné, ou par toute autre cause.

ANNEXE IV

DÉCRET DU 20 SEPTEMBRE 1908 (*Journal Officiel* du 30 sept. 1908) POUR L'EXÉCUTION DE LA LOI DU 17 AVRIL 1907 (voir à la bibliographie).

Ce décret que nous ne donnons pas *in extenso* en raison de sa longueur, peut être comparé aux prescriptions de la S. B. G. concernant la prévention des accidents et le franc-bord.

Il comprend en effet les chapitres suivants :

- CHAPITRE I. — Renseignements, dessins et plans que doit contenir toute demande de permis de navigation.
- CHAPITRE II. — Prescriptions relatives à l'hygiène et la salubrité (locaux affectés au personnel du bord et aux passagers. — Aménagements nécessaires à la conservation des vivres et des boissons).
- CHAPITRE III. — Appareils moteurs (appareils à vapeur, appareils autres que les appareils à vapeur).
- CHAPITRE IV. — Instruments et documents nautiques ; objets d'armement et de rechange. — Nomenclature des instruments dont les navires doivent être pourvus (Armement. Gréement).
- CHAPITRE V. — Installations, embarcations, appareils ou engins de sauvetage (minimum obligatoire, etc.).
- CHAPITRES VI et IX. — Matériel médical. Personnel médical.
- CHAPITRE VII. — Règles de calcul du tirant d'eau maximum ; marques de franc-bord.
- CHAPITRE VIII. — Calcul du nombre maximum de passagers.
- CHAPITRE XII. — Dispositions concernant les navires déjà en service.

NOTE. — Ce décret, dont le chapitre V a remplacé le décret du 26 juin 1903 (*Journal officiel* du 28 juin), a été modifié en partie par ceux du 2 mars 1909 (sur le franc-bord), du 10 avril 1909 (matériel médical et pharmaceutique) et du 4 août 1910 (hygiène des locaux affectés au personnel, etc.).

TABLE DES MATIÈRES

	Pages
INTRODUCTION.....	5
CHAPITRE PREMIER. — ORGANISATION DE L'ASSURANCE-	
ACCIDENTS DES GENS DE MER	31
<i>Section première. — Organisation de la Seeberufsgenossenschaft</i>	32
§ 1. — Dispositions générales de la loi	32
§ 2. — Organisation d'après le statut et la loi	34
§ 3. — Rôle législatif de la Seeberufsgenossenschaft	40
§ 4. — Dispositions diverses.	42
<i>Section II. — Des assurés et de leurs droits.</i>	44
§ 1. — Quels sont les assurés. — Conditions créant la qualité d'assurés	44
§ 2. — Droits et avantages conférés aux assurés..	47
1 ^o En cas de blessure	47
2 ^o En cas de décès.....	51
3 ^o Responsabilité des employeurs, des employés techniques et des tiers.....	55
§ 3. — Mode de fixation et paiement des indemnités et des pensions.....	56
1 ^o Constatation des accidents.....	57
2 ^o Mode de fixation des indemnités	58
3 ^o Paiement des pensions et allocations.....	63
<i>Section III. — Ressources de la caisse.</i>	66
§ 1. — Principes.....	66

§ 2. — Calcul des cotisations. — Le salaire moyen.....	68
<i>Section IV. — Du fonds de réserve.....</i>	80
§ 1. — Historique.....	80
§ 2. — Organisation actuelle.....	89
CHAPITRE II. — LA PRÉVENTION DES ACCIDENTS.....	93
<i>Section première. — Prescriptions de la Seerberufsgenossenschaft concernant la prévention des accidents à bord des navires.....</i>	94
§ 1. — Des vapeurs et voiliers.....	94
A) Armement et équipement.....	95
B) Conditions d'enrôlement de l'équipage.....	101
C) Dispositions destinées à éviter les accidents de personnes.....	102
D) Appareils de sauvetage.....	107
E) Prescriptions concernant les chargements....	112
F) Inventaire.....	114
G) Prescriptions diverses.....	116
H) Mesures d'exécution.....	117
§ 2. — Des chalutiers et canots à vapeur.....	121
a) Chalutiers à vapeur.....	121
b) Lougres à vapeur.....	123
c) Canots à vapeur.....	123
<i>Section II. — Prescriptions de la Seerberufsgenossenschaft concernant les cloisons étanches...</i>	124
§ 1. — Vapeurs.....	124
A) Cloisons obligatoires pour tous les vapeurs..	124
B) Cloisons obligatoires pour les navires faisant les grands voyages ou dépassant une longueur de 90 mètres.....	125
C) Autres cloisons prescrites.....	126
α) Navires neufs.....	126
β) Navires déjà construits.....	130
§ 2. — Voiliers.....	131
<i>Section III. — Prescriptions de la Seerberufsgenos-</i>	

<i>senschaft concernant la limite de charge</i> <i>(franc-bord)</i>	132
§ 1. — Vapeurs	133
a) Définition du franc-bord et des données qui servent à le déterminer	133
b) Détermination de franc-bord	135
α) Tables spéciales	135
β) Eléments divers pouvant exercer une influence sur le calcul du franc-bord	135
§ 2. — Voiliers	139
§ 3. — Dispositions d'exécution communes aux vapeurs et aux voiliers	141
CHAPITRE III. — FONCTIONNEMENT DE LA SEEBERUFSGE- NOSSENSCHAFT	145
§ 1. — Personnel élu et personnel administratif	147
§ 2. — Activité administrative	148
§ 3. — Navires assurés	152
§ 4. — Personnel assuré	157
§ 5. — Accidents et indemnités d'accidents	162
a) Statistique des accidents arrivés et de ceux don- nant droit à indemnité	162
b) Pourcentage de la mortalité	164
c) Causes et suites des accidents	169
d) Indemnités payées	171
α) Statistique générale	171
β) Répartition par sections	173
γ) Répartition par catégorie de navires	174
§ 6. — Statistique contentieuse	177
§ 7. — Statistique financière	179
A. — Bilan	179
B. — Décompte des frais d'administration	188
C. — Fonds de réserve	191
§ 8. — Statistiques et renseignements concernant la prévention des accidents, le franc-bord et les cloisons étanches	194
Rabutaux	27

A. — Visite des navires et des marins.....	194
B. — Applications des prescriptions concernant le franc-bord et les cloisons étanches.....	199
C. — Entente avec les États étrangers pour l'ad- mission réciproque des mesures concernant le franc-bord et la prévention des accidents...	201
§ 9. — <i>Appendice.</i> — Fonctionnement de l'institut spécial d'assurance de la Seeberufsgenossenschaft.	205
CHAPITRE IV. — LA CAISSE D'ASSURANCE-INVALIDITÉ ET D'ASSISTANCE AUX SURVIVANTS.....	213
<i>Section première. — Historique.....</i>	213
<i>Section II. — Organisation de la caisse.....</i>	221
§ 1. — Comité directeur.....	222
§ 2. — Assemblée générale.....	226
§ 3. — Autres organes.....	234
§ 4. — Renseignements statistiques.....	235
<i>Section III. — Des assurés et de leurs droits.....</i>	237
§ 1. — Quels sont les assurés.....	237
a) Assurés par obligation.....	237
b) Assurés volontaires.....	238
§ 2. — Droits et avantages conférés aux assurés..	240
A. — Pension d'invalidité ou de vieillesse.....	240
a) Définition.....	241
b) Conditions requises.....	241
c) Calcul de la pension. — Cumul.....	247
d) Jouissance et paiement de la pension.....	250
B. — Traitement curatif.....	256
C. — Secours aux survivants.....	262
a) Droit aux secours de veuve.....	262
b) Droit aux secours d'orphelins.....	264
c) Dispositions communes.....	265
<i>Section IV. — Ressources de la caisse.....</i>	269
§ 1. — Recouvrement des cotisations.....	269
§ 2. — Administration financière de la caisse.....	273
§ 3. — Statistiques relatives aux ressources.....	276

<i>Section V. — Contentieux.....</i>	277
§ 1. — Contentieux relatif aux pensions.....	278
§ 2. — Contentieux administratif.....	284
<i>Section VI. — Résultats du fonctionnement de la caisse d'assurance-invalidité.....</i>	290
§ 1. — Personnel assuré.....	291
§ 2. — Pensions.....	291
A. — Pensions de vieillesse.....	291
B. — Pensions d'invalidité.....	292
C. — Pensions aux survivants.....	295
§ 3. — Traitement curatif.....	295
CHAPITRE V. — EXPOSÉ SOMMAIRE DE LA LÉGISLATION FRANÇAISE.....	301
<i>Section première. — Assistance en cas de maladie..</i>	301
<i>Section II. — Assurance-accidents. — Caisse de pré- voyance.....</i>	305
§ 1. — Historique.....	305
§ 2. — Loi du 29 décembre 1905.....	308
A. — Objet de la caisse.....	308
B. — Ressources.....	309
C. — Droits et avantages conférés aux assurés..	311
D. — Administration de la caisse.....	318
§ 3. — Prévention des accidents.....	321
<i>Section III. — Institutions de prévoyance en faveur des invalides et des survivants.....</i>	322
§ 1. — Historique.....	322
§ 2. — Législation actuelle.....	323
A. — Quels sont les bénéficiaires.....	323
B. — Droits et avantages conférés aux bénéfi- ciaires.....	325
C. — Ressources de la caisse.....	329
CHAPITRE VI. — ÉTUDE CRITIQUE DU SYSTÈME ALLE- MAND COMPARÉ AU SYSTÈME FRANÇAIS.....	333
<i>Section première. — Comparaison des systèmes allemand et français.....</i>	333

§ 1. — Assurance-accidents	334
§ 2. — Prévention des accidents.....	344
§ 3. — La caisse invalidité et vieillesse et assistance aux veuves et orphelins.....	347
<i>Section II. — Conclusion.....</i>	<i>351</i>
BIBLIOGRAPHIE.....	357
ANNEXES.	
I° Autres législations européennes.....	361
A. — Grande-Bretagne et Irlande	362
B. — Danemark.....	367
C. — Suède.....	374
D. — Norvège	377
E. — Espagne	380
F. — Portugal	384
G. — Italie.....	386
H. — Grèce.....	390
I. — Turquie.....	391
J. — Hollande.....	393
K. — Belgique.....	395
L. — Autriche-Hongrie.....	396
M. — Russie.....	399
N. — Finlande.....	400
II° Tableaux relatifs aux indemnités payées par la Caisse de la S. B. G., à ses ressources, au fonds de réserve, etc.....	405
Tableau A.....	405
— B.....	406
— C.....	407
— D.....	408
III° Loi du 17 avril 1907 concernant la sécurité de la navigation et la réglementation du travail à bord des navires de commerce	409
IV° Décret du 20 septembre 1908 pour l'exécution de la loi du 17 avril 1907.....	412

